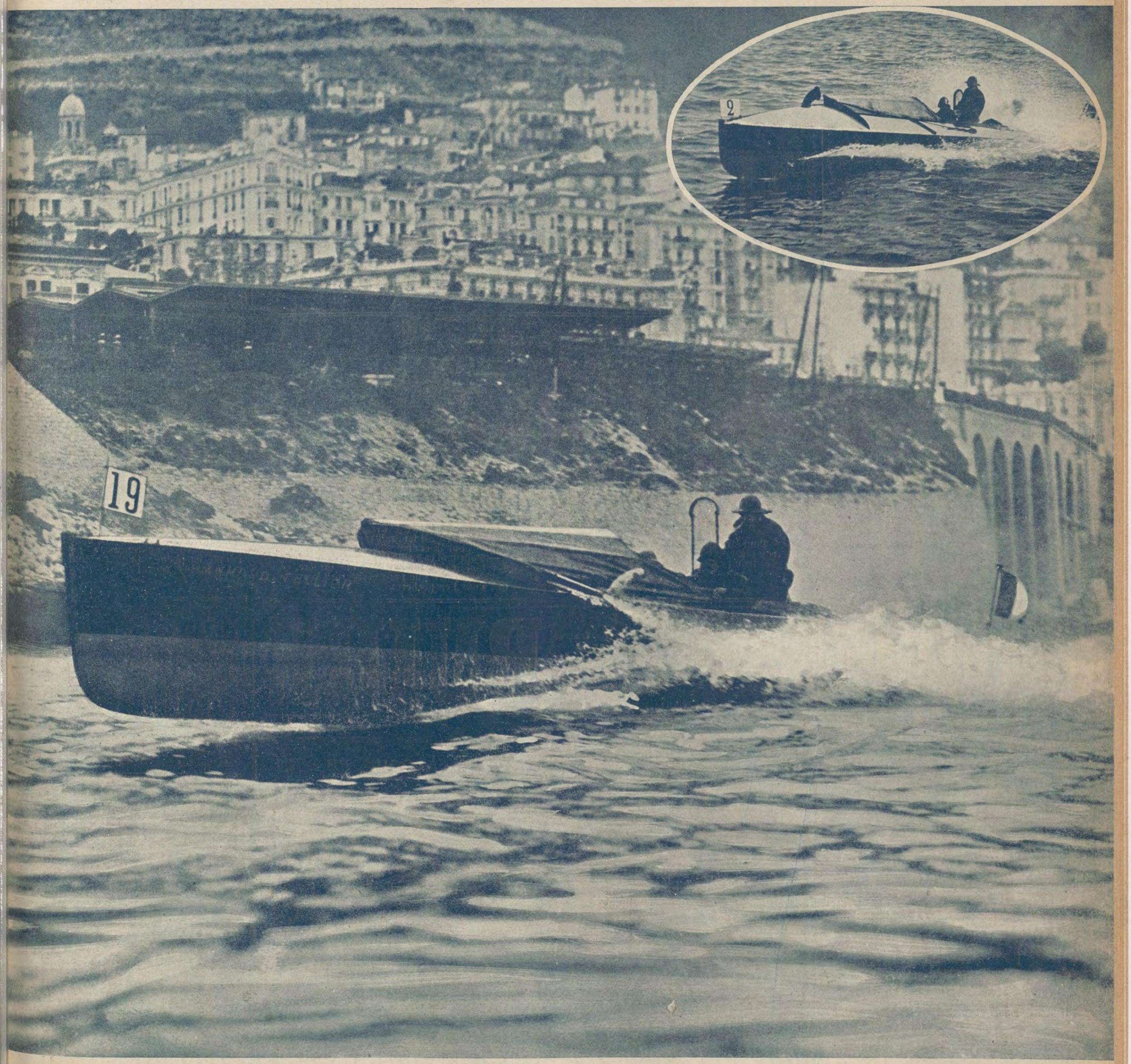
Année ø N° 448 — 50 centimes — 20 Avril 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : LE MEETING DE MONACO



Publications Pierre Lafitte & C^ie^
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ● Jeunesse ● L'Art et les Artistes ○ ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Les Triomphateurs du Meeting de Monaco

Le *Panhard*, vainqueur de la Course des racers de 2^e^ série et du Championnat de la Mer, battant tous les records, avec une moyenne de 56 kilom. 350, et gagnant de la Coupe de S. A. S. le Prince de Monaco. En haut la *Rapière II*, gagnante des racers de 1^re^ série.
MOTEURS PANHARD-LEVASSOR.

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR
PARFUM ULTRA-PERSISTANT

PARFUM
LA CORRIDA

VIOLETTE
BRISE EMBAUMÉE

AUTOMOBILES **DELAUNAY-BELLEVILLE**
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) — Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTÉ
Le Thé Mexicain du Dr Jaw

L'obésité altère la sa
détruit la beauté et vie
avant l'âge ; si vous vo
rester toujours jeun
mince, prenez deux à t
tasses par jour du
Thé Mexicain du Dr Ja
et, en quelques semai
vous maigrirez sûren
et lentement, sans au
danger pour la sant
sans aucun régime.
C'est une véritable
végétale, dépurative
absolument inoffensi
SUCCÈS CONSACR
Se méfier des Contrefa
Prix de la Boite 5f, les six Boites 28f, fco cre mandat ; dans tous Pha
Dépôt : Pharmacie Vivienne 16, Rue Vivienne, P

LA PLUS SOUPLE — LA PLUS SIMPLE

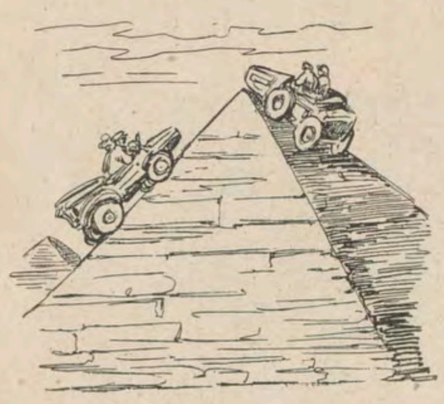
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

SOCIETE DES AUTOMOB
EUGÈNE BRILLIÉ
60, Boulevard Pereire (Place Wag
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép
Voitures de Tourisme et de Livraison. Omnibus Camions, Moteu
Construits dans les ateliers d'artillerie de SCHNEIDER et Cie Le Havre
Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de PARIS

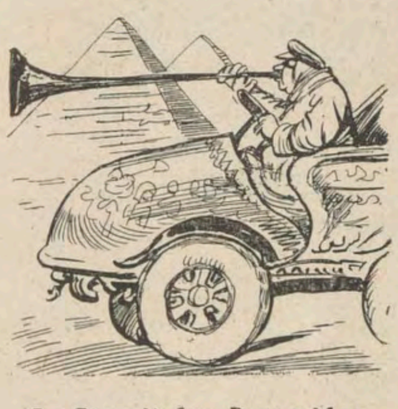
AUTOMOBILES
HOTCHKISS
23bis, avenue des Champs-Élysées, PARIS
Téléphone : 674-32

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de ROMASTINE BOUTY.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaudun, Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.



Le Circuit des Pyramides.
L'arrivée au sommet.
Que diraient les Pharaons ?...



Le Circuit des Pyramides.
Pour être plus couleur locale, les chauffeurs remplaceront les trompes vulgaires par une des trompettes d'Aida.

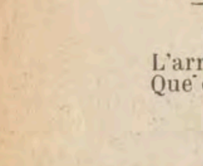
Fatalisme oriental.
— Mandarin, il faudrait réparer un peu les routes pour la course d'autos Paris-Pékin.
— Pourquoi ça ? s'il est écrit là-haut qu'une automobile doit tomber dans une ornière, ce n'est pas parce que nous réparerons la route que nous l'empêcherons.

— En morceaux, mon automobile de 40.000 francs !... et à cause de ces maudits pneus !
— Ça vous apprendra à ne pas avoir adopté les pneus « Gaulois » dont la solidité est à toute épreuve !

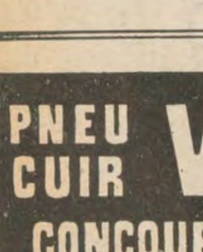
PNEU CUIR **VULCAN**
CONCOURS du BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue Ste Ferdinand, PARIS

Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador
BUIRE

CYCLES & MOTOCYC
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHI
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MON PARI
(CATALOGUE FRANCO)



SUSPENSOIR MILLERET
Elastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.



FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à rampes, monté sur ressorts.

à manivelles. Envoi Fco du Catalogue

EXIGER LA MARQUE — CATALOGUE FRANCO

3 Nouveaux — *Modèles*

CLÉMENT

que l'on ne saurait trop admirer

La **Course sur route** à **275 fr.** Machine légère extrêment rigide (Modèle gagnant de Paris-Tours).

La **Touriste** à **275 francs** avec roue libre, 2 freins, garde-boue, jantes nickelées, etc.

La **3 vitesses** avec roue libre, frein en contre-pédalant. — Grandes nouveautés.

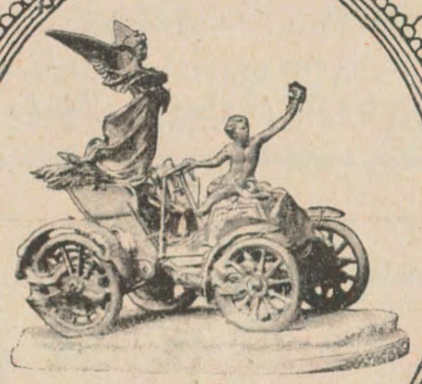
PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

HERNIE GUÉ

par le Nouveau BANDAG
Accepté p'la Société de C
Recommandé
Membres du Cor
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuiss**
peut se livrer à tous les travaux sans éprouv
Par sa pression constante il mène à la guérison En
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX
à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES
MAGASIN D'EXPOSIT
8, RUE LAFAYETTE
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS P

Voitures = BRASIER

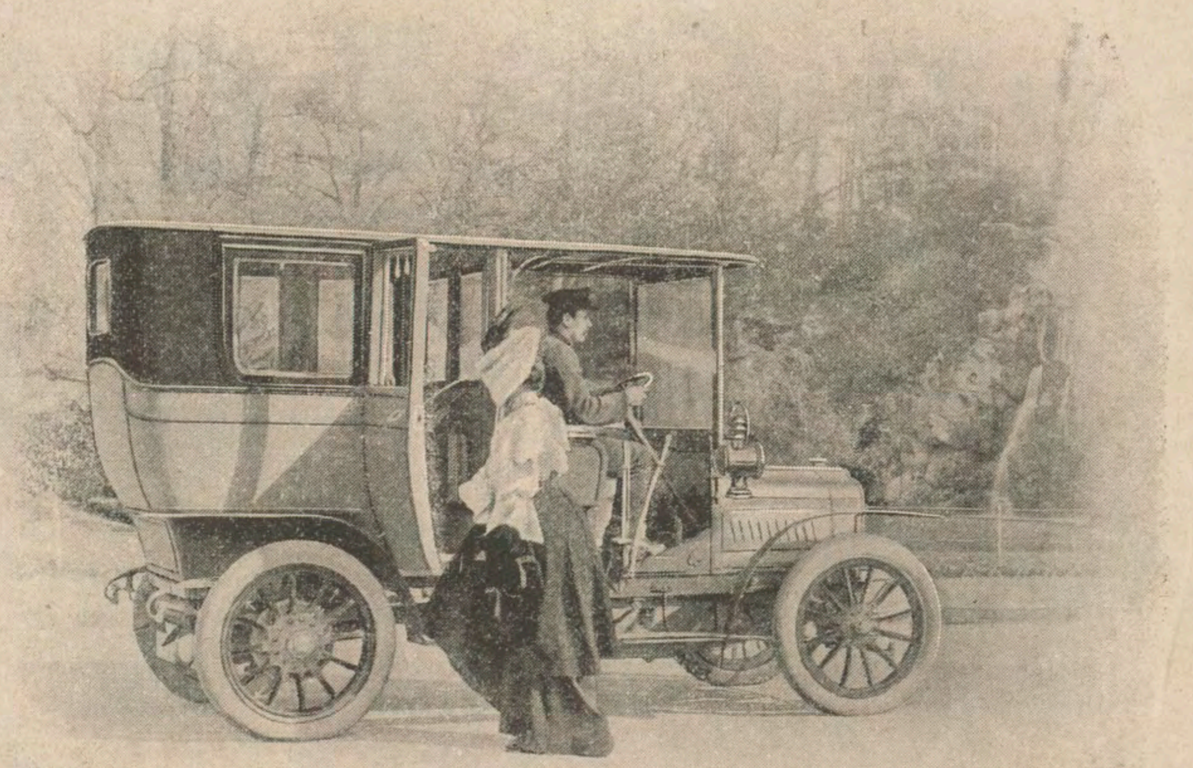


Coupe Gordon-Bennett

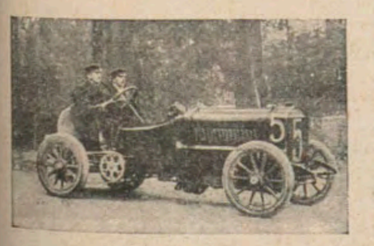
Gagnantes de la Coupe en 1904 et 1905

GORDON-BENNETT

Seule Marque ayant eu ses trois Voitures classées au Grand Prix de l'Automobile-Club en 1906



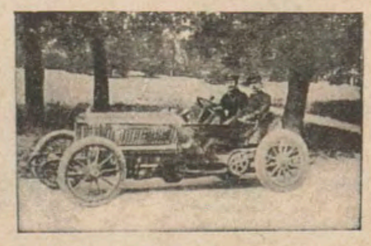
Limousine 15 chevaux, châssis long



Voiture gagnante de la Coupe Gordon-Bennett en 1904

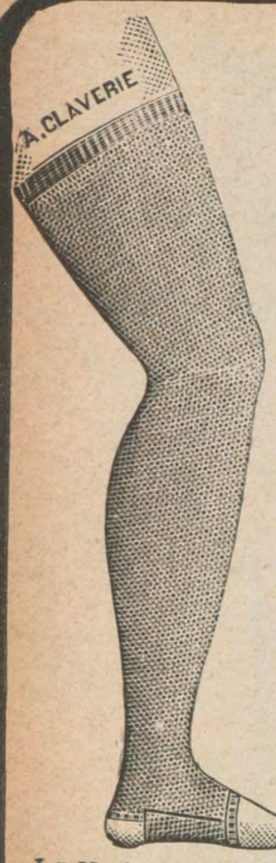
Société des AUTOMOBILES BRASIER

23, Avenue de la Grande-Armée ✦ PARIS



Voiture gagnante de la Coupe Gordon-Bennett en 1905

DRAEGER



Les Bas Élastiques

PERFECTIONNÉS

Claverie

sont les **"SEULS"** qui permettent de traiter efficacement les

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE ET FAIBLESSE des JAMBES

car ils donnent "SEULS" une compression régulière amenant la circulation normale du sang – N'occasionnant aucune gêne ils procurent un soulagement immédiat, rendent aux tissus toute leur élasticité, toute leur souplesse, toute leur force et permettent l'exercice de toutes les professions et de tous les sports.

La **Notice** sur les Varices *et la manière de prendre les mesures sont envoyées franco par M.* **A. CLAVERIE**, *seul fabricant,*
234, Faubourg Saint-Martin, Paris.

LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de ***LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.***

PLAQUES

JOUGLA

PAPIERS

Il y a des voitures pour les "Chauffards" et les milliardaires :

Les Automobiles

Gladiator

sont celles des touristes dignes de ce nom

Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine). - Vente à Paris { 62, Av. de la Grande-Armée. 18, Boulevard Montmartre.

AUTO-GÉNÉRALE

J. SALLERON (Directeur)

Livraison rapide de voitures

LÉON BOLLÉE, Agence directe

HOTCHKISS

DELAUNAY-BELLEVILLE

16, rue Duret, 16 Télép. 679-14

CYCLISTES-CHAUFFE

Les COMPRIMÉS de

du **Dr HECKEL**, donnent FORCE - VIGUEUR - R

Deux Comprimés par heure en m

Phie VIAL, 20, rue de Châteaudun, et dans toutes les

SIROP

POLYFORMIA

du **Dr CHAPELL**

Anémie - Neurasthénie - Albumi
Grippe - Faiblesse Générale - Conva

PUISSANT STIMULANT DE TOUS LES MUSC

Phie LOISEAU, 7, rue du Rocher, PARIS et prin

PNEU CUIR SAM

ANTIDÉRAPANT
IMPERFORAB

10, rue François Ier, P

Ad. télég. PNEUSSAM — *Télép.* 54

COMPTOIR BISO

38, rue Ch. Nodier, BESANÇO

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOU
Vente directe au particulier. — E
Demandez le Catalogue illustré
Chronomètres, Montres artistiques
Réveils. Bijouterie — Maison de

A vendre ou échanger contre imme payant ou recevant Soulte (S.-et-O.) Hauteur RON 16 kil. Paris : BELLE PROP^te 60.000 m. cl parc uniq. eau vive, CHATEAU meublé co *splend.* près forêt Sénart, la Seine et Yerres visit. et trait. s'ad. Salomon LEVY, 24, r. de Be

---

BOISSON

Tonique

Agréable

PICON PICON PICON PICON PICON PICON

A

Base

D'ORANGE

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

20 Avril 1907 — N° 448
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERSCOLAIRES DE RUGBY

Dimanche dernier, sur le terrain du Stade Français et devant un public restreint, s'est disputée la finale du Championnat de football-rugby Interscolaires, qui mettait en présence le Stade Nantais et le lycée Carnot de Dijon. Dans les deux premières mi-temps, sans résultat, les Nantais avaient paru dominer. Pendant la prolongation de vingt minutes, les Dijonnais s'étant un peu désunis, l'équipe nantaise marqua deux essais, dont un transformé en but, soit huit points. Le Stade Nantais s'adjuge ainsi le Championnat de France Interscolaires.

LA RENTRÉE D'ESSENCE

Les chauffeurs qui respectent la loi et ceux qui la bravent ✍ Fausses déclarations ou déclarations erronées ✍ Ceux qui sont de bonne foi et se trompent ✍ Et les autres ✍ Les premiers victimes des seconds

C'est bien simple! vous sortez de Paris en automobile, vous vous arrêtez une minute à la barrière et vous déclarez le nombre de litres d'essence, — et d'huile, — que contiennent vos réservoirs, on vous donne un bon de sortie. En rentrant, vous arrêtez encore une minute à la barrière et vous remettez votre bon de sortie ; si vous avez moins d'huile ou moins d'essence, tant pis pour vous, si vous en avez davantage, on ne peut que vous donner le sage conseil de déclarer la différence et d'acquitter les droits d'entrée : 0 fr. 20 c. par litre.

Il ne s'agit pas ici de démêler la sagesse d'une réglementation, mais de voir la façon dont appliquent cette réglementation les préposés de l'octroi. Les partisans de la suppression de l'octroi vous diront qu'il est odieux de payer

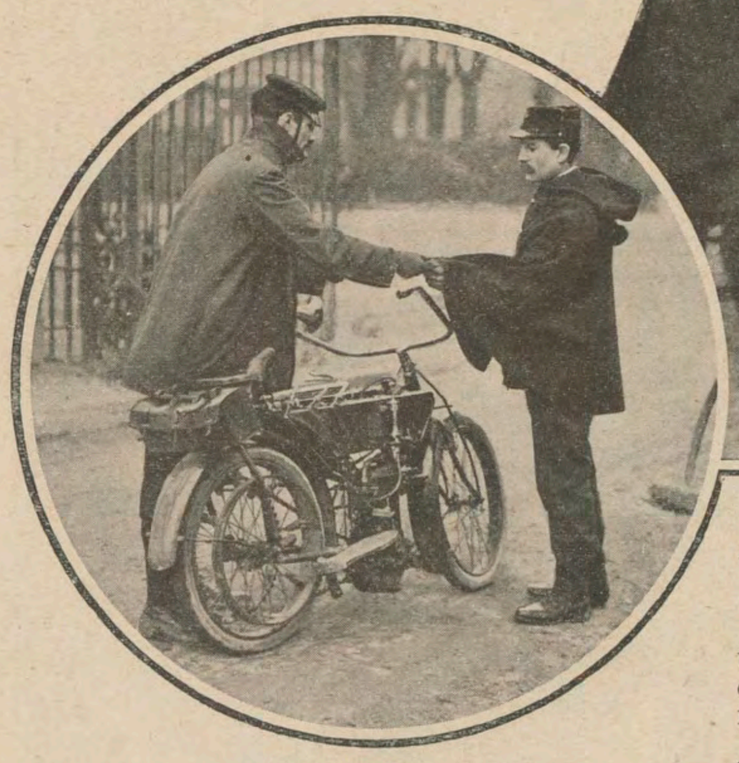
La formalité.

Le chauffeur va faire sa déclaration au brigadier. Vérifiera-t-on ou ne vérifiera-t-on pas? Tout dépend de l'humeur de l'agent ou de la tête du chauffeur.

un droit de vingt centimes sur un produit qui vaut hors Parisde 0 fr. 31 c. à 0 fr. 35 c.; c'est abusif, affirment-ils, et ce droits, antérieurs à la grande consommation d'essence que font les voitures automobiles, devraient être amoindris.

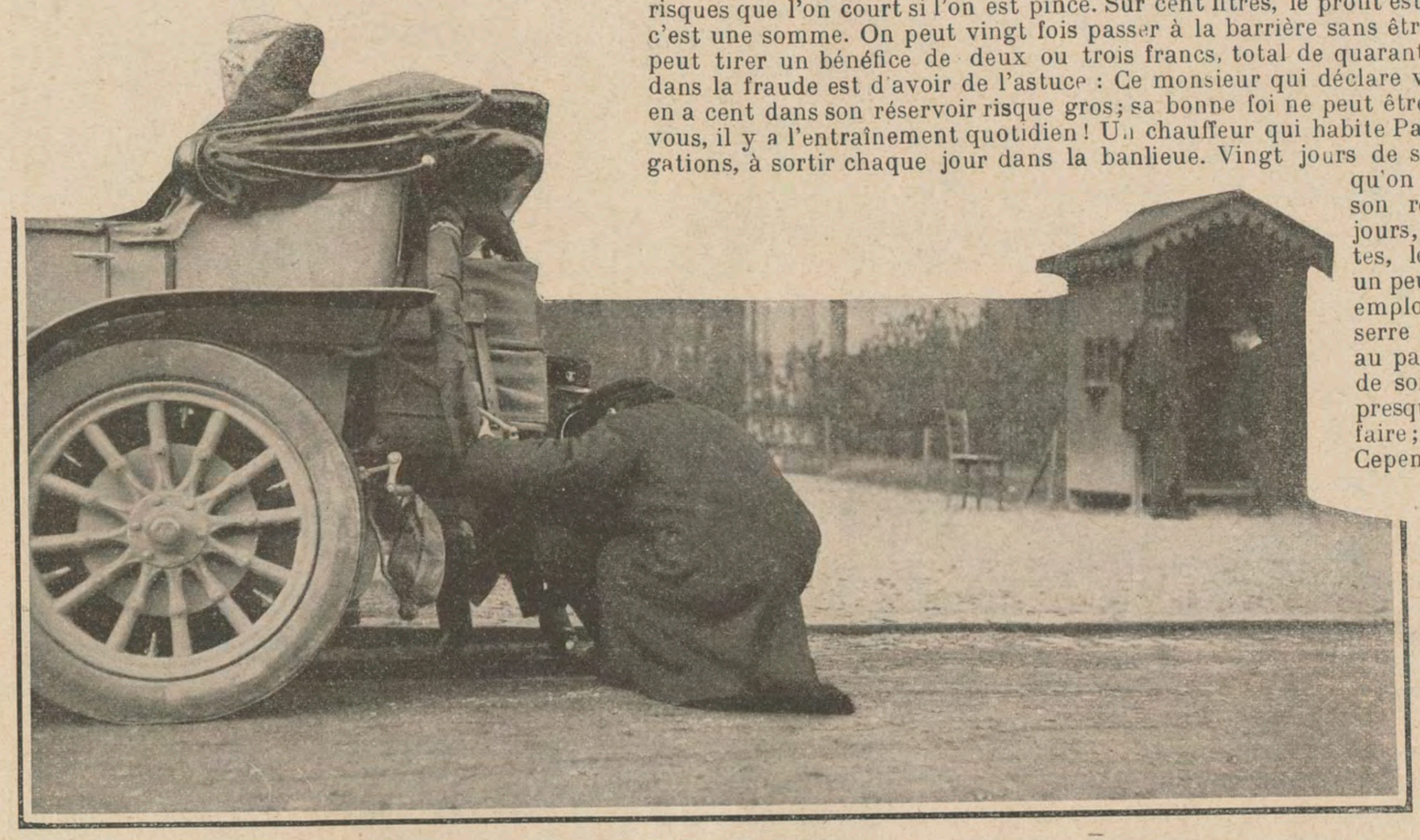
Il y a un principe d'économie politique qui est le suivant : on cherche d'autant plus à frauder qu'on a plus d'avantage à frauder. Jamais l'idée n'est venue à quelqu'un de faire de fausses pièces de cinq centimes, mais les fabriquants de fausse monnaie n'hésitent pas à fabriquer des pièces de un franc, de deux francs, de cinq francs ou de vingt francs. C'est un principe d'économie politique, dis-je; mais il y a un autre principe d'économie particulière qui, celui-ci, met à l aise les consciences : Rouler l'Etat — ou la Ville, — n'est pas voler.

Il s'agit simplement de mettre d'un côté le profit que l'on peut tirer d'une fraude et les risques que l'on court si l'on est pincé. Sur cent litres, le profit est exactement de vingt francs, c'est une somme. On peut vingt fois passer à la barrière sans être inquiété, donc vingt fois on peut tirer un bénéfice de deux ou trois francs, total de quarante à soixante francs. Le tout dans la fraude est d'avoir de l'astuce : Ce monsieur qui déclare vingt litres en rentrant et qui en a cent dans son réservoir risque gros; sa bonne foi ne peut être supposée, mais que voulez-vous, il y a l'entraînement quotidien! Un chauffeur qui habite Paris est contraint, par ses obligations, à sortir chaque jour dans la banlieue. Vingt jours de suite, il a passé l'octroi sans qu'on prenne la peine de vérifier son réservoir. Les deux premiers jours, il a fait des déclarations exactes, le troisième jour, il a carotté un peu, le quatrième davantage; les employés le connaissent, il leur serre la main et plaisante avec eux au passage. On lui donne son bon de sortie sans discussion; ce sont presque des amis, avec qui il a affaire;, à son idée, il ne risque rien. Cependant, un jour, parce qu'un chef traîne dans le bureau, le brigadier a l'idée de faire vérifier le réservoir : catastrophe! Le chauffeur qui déclare soixante litres à la sortie, — ce qui lui permettra de rentrer dans Paris une quantité égale d'essence, n'en a pas dix dans son réservoir. Procès verbal! Naturellement l'automobiliste proteste de sa bonne foi. On a oublié de remplir son réservoir, heureusement encore qu'il s'en aperçoit à temps, sans quoi il n'aurait pas manqué d'être en



La motocyclette.

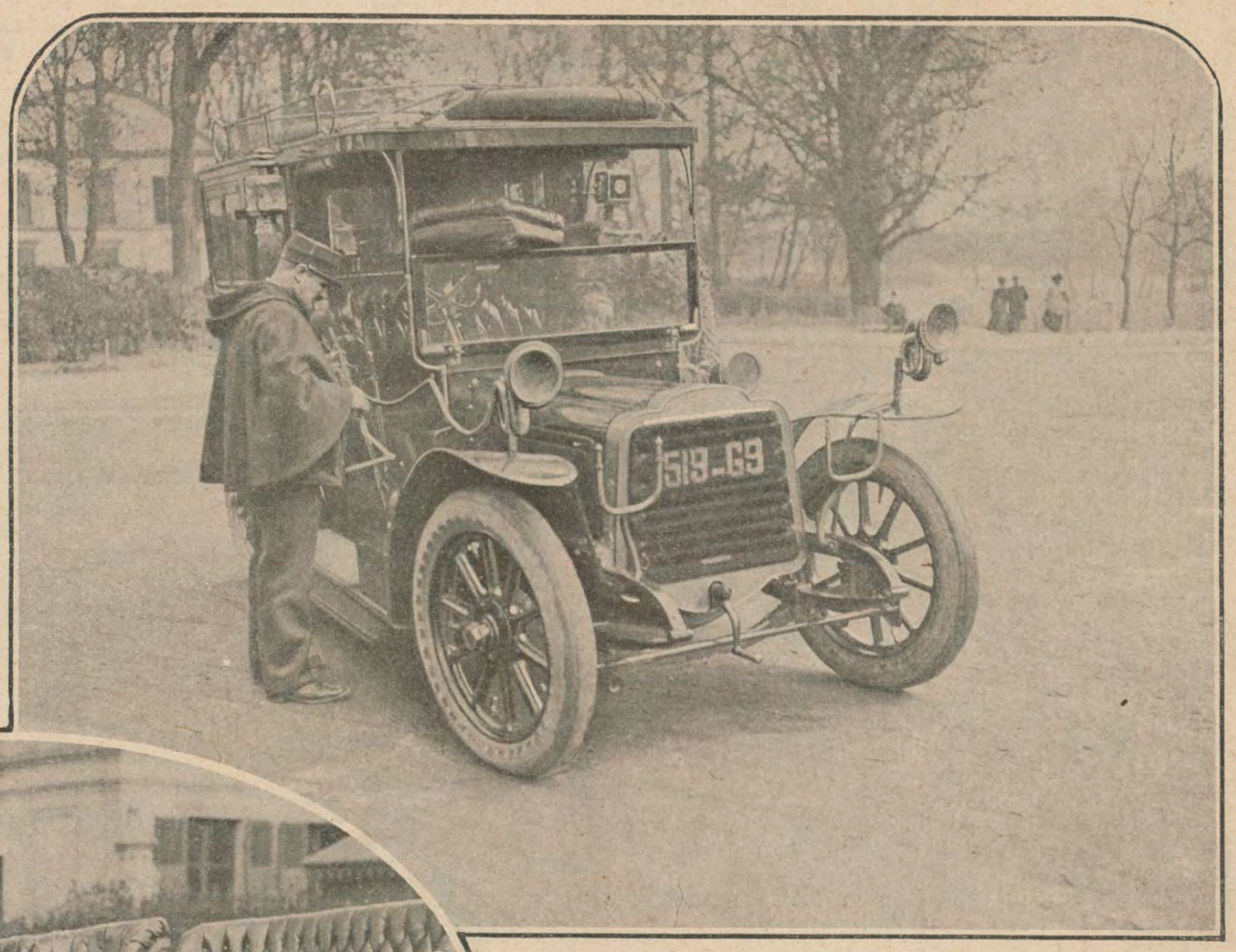
Le motocycliste n'échappe pas à la vérification, et pourtant la fraude est bien difficile, avec un si petit réservoir.



Une discussion.

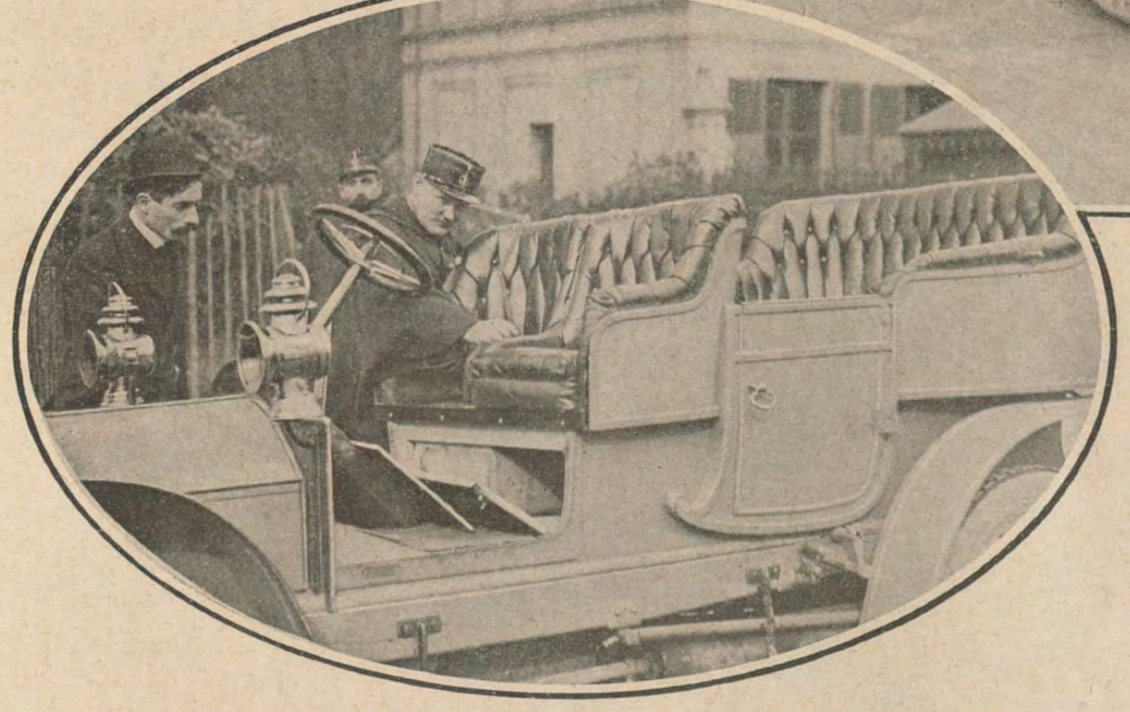
Le chauffeur et l'employé ne sont jamais d'accord sur la capacité du réservoir. Qui finira par triompher?

panne, tout à l'heure, sur la route. Ce sont là des raisons bien inutiles : il est pris, il faudra qu'il paie : l'amende va de seize à deux cents francs. Généralement on exige du chauffeur un dépôt immédiat d'une certaine somme en garantie, sans ce versement on consigne sa voiture. Le chauffeur, — et il a raison, verse la somme demandée, — et s'en va transiger avec l'administration. Toutes les affaires d'octroi et de douane finissent par des transactions. Ceux qui s'obstinent et veulent aller devant les tribunaux ignorent leurs intérêts. Les tribunaux sont beaucoup plus sévères que l'administration. Pour une première faute, celle-ci n'est pas implacable ; admettez une *erreur* de cinquante litres, ce qui est un chiffre, vous vous en tirerez avec soixante ou quatre vingts francs, si vous n'essayez pas de jouer au plus fin. Mais dorénavant, c'est un bon conseil que je vous donne, n'essayez plus de frauder, pour la moindre erreur, l'administration ne vous manquerait pas.



Calcul mental.

L'agent de l'octroi est obligé de faire un rapide calcul pour savoir si la quantité d'essence déclarée par le chauffeur est bien exacte.



Un chauffeur un peu inquiet.

Une erreur de trois ou quatre litres est toujours possible, et sait-on jamais si un employé mal disposé ne vous imputera pas cette erreur à crime.

L'administration guette les chauffeurs

D'ailleurs, il faut tout dire, l'administration tend des pièges. Vous êtes obligé de faire une déclaration.

N'arrivez pas à l'octroi en disant :

— Je ne sais pas combien de litres d'essence j'ai dans mon réservoir...

Sévère, le brigadier vous dira :

— Vous devez le savoir, le règlement est formel, il me faut une déclaration.

— J'ai de vingt à trente litres !...

— Vingt litres, marque le brigadier sur le bon de sortie.

— Mais j'en ai peut-être trente, vous obstinez-vous, vérifiez !

— Vous me dites vingt litres, je marque vingt litres ; je ne veux pas m'amuser à vérifier tous les réservoirs au passage...

Il y a deux mois, un jeune ingénieur d'une usine fameuse passait la barrière.

— Combien de litres ?

— Trente, à peu près !

— Il n'y a pas d'à peu près, c'est trente ou ce n'est pas trente, vous connaissez votre réservoir, vous devez savoir exactement ce qu'il contient !

— Je n'ai pas cette prétention, à cinq litres près, suivant l'inclinaison de la route, je vous défie de savoir ce que j'ai d'essence !

Le brigadier vint lui-même, mètre en main, mesurer la dimension du réservoir :

— Quarante, déclara-t-il avec autorité.

L'ingénieur s'échauffa :

— Je vous parie que je n'en ai pas plus de trente-deux à trente-trois...

On vida le réservoir.

— Trente-quatre litres ! proclama l'ingénieur triomphant. Vous voyez bien que nous sommes loin de quarante !

— Oui, répliqua le brigadier, mais comme vous avez fait une déclaration de trente, votre procès-verbal va bien.

ROBERT DIEUDONNÉ.

Le brigadier se justifie.

Sous les bagages, le bouchon est bien mal placé, et le propriétaire de la voiture a la prétention de ne pas défaire son installation ; le brigadier affirme que le règlement est fait pour tout le monde.

LA TARGA FLORIO

par C. FAROUX (1)

L'épreuve courue aujourd'hui, sur le Circuit sicilien, et qui a réuni le chiffre formidable de 54 voitures, représentant cinq nations, s'annonce sous les meilleurs auspices, et tout permet de penser qu'elle fournira à l'industrie française une nouvelle occasion d'affirmer sa supériorité

II

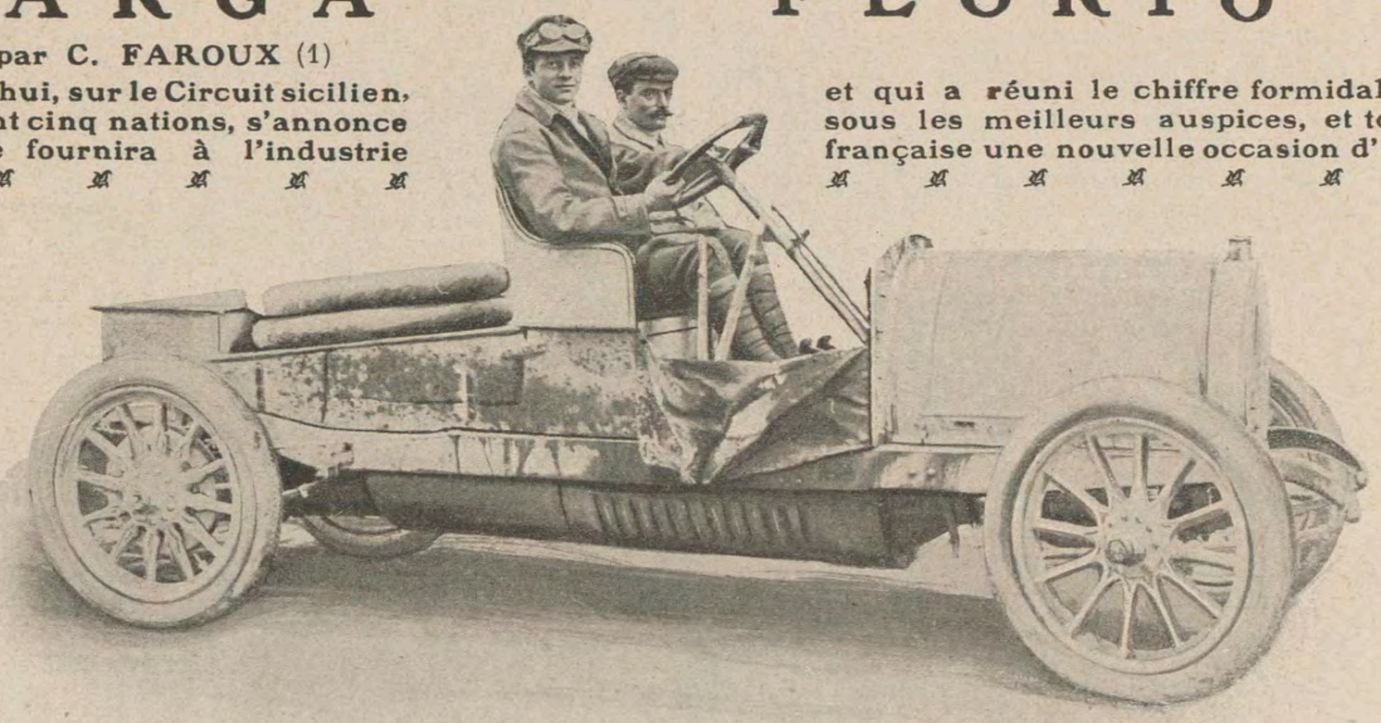
A l'heure où paraissent ces lignes, les 54 concurrents inscrits dans la Targa Florio se disputent la première place sur les 450 kilomètres d'un circuit terrible et difficultueux entre tous. On sait les conditions de cette épreuve, due à l'initiative généreuse de ce sportsman éclectique qu'est le chevalier Vincenzo Florio.

Les voitures admises à y participer doivent être munies d'un moteur répondant à l'une des conditions suivantes :

a) 4-cylindres ordinaire du type dit à 4 temps, ayant un alésage compris entre un minimum de 120 millimètres et un maximum de 130 millimètres.

b) 6-cylindres ordinaire du type dit à 4 temps, ayant un alésage minimum de 85 millimètres et maximum de 90 millimètres.

c) 4-cylindres du type Gobron (alésage maximum, 110 millimètres, course 200 millimètres).



Salviani
Sur voiture Pilain 30 ch., munie de pneus Continental.

Marnier
Sur voiture Radia, munie de pneumatiques Michelin.

L'emploi des jantes amovibles est autorisé. Les carrosseries dont les dimensions sont libres devront comporter au minimum deux places doccupées.

Le poids de chaque voiture à 4 cylindres est fixé à1.660 kilogrammes pour un alésage de 120 millimètres par cylindre : pour les alésages supérieurs, surcharge de 20 kilogrammes par millimètre.

Pour les 6 cylindres, le poids est fixé à 1.000 kilogrammes pour un alésage de 85 millimètres ; surcharge de 40 kilogrammes par millimètre.

Pour les voitures Gobron, le poids est de 1.200 kilogrammes pour les 110 d'alésage.

Une erreur monstrueuse Ce règlement, assez bon dans son principe, renferme une erreur à ce point colossale qu'on s'étonne qu'elle n'ait point frappé plus tôt l'esprit des organisateurs. Ils ont voulu, pour les divers types de moteurs, égaliser les puissances motrices. Or, si d'un 4-cylindres de 130 d'alésage, il est relativement aisé de tirer plus de 60 chevaux, je prétends qu'on n'en tirera même pas 40 d'un 6-cylindres de 90 millimètres d'alésage. Si excellente que soit une 6-cylindres, il lui est mathématiquement impossible de figurer dans la Targa : elle fera une course honorable, sans plus.

On voit assez facilement comment les auteurs du règlement ont commis cette faute : ils ont fixé pour le 4 et le 6-cylindres des alésages qui sont à peu près dans le rapport de 6 à 4. Comment ne savent-ils pas que la surface des pistons est proportionnelle au carré de l'alésage et non à l'alésage ? Comment peuvent-ils ignorer, enfin, que la puissance d'un moteur croît plus vite que le carré de l'alésage ? Dès l'instant qu'on imposait 130 millimètres comme valeur maximum de l'alésage dans le 4-cylindres, il fallait imposer 110 millimètres aux 6-cylindres comme aux moteurs Gobron. Il est en effet assez curieux de remarquer qu'avec les cotes le plus communément employées, un 4-cylindres Gobron et un 6-cylindres ordinaire ont, à alésage égal, même puissance. Cette remarque n'a jamais été faite, que je sache : elle n'est point rigoureusement exacte, mais aurait pu rendre service aux auteurs du règlement de la Targa Florio.

L'hérésie dont ils sont responsables est extrêmement regrettable, parce qu'elle fera tort à la cause du 6-cylindres. Les acheteurs ne sont point forcés de connaître tout ce que je viens d'écrire et retiendront seulement que sur le parcours de la Targa Florio, accidenté en plan comme en profil,

Wagner
Sur voiture Darracq, munie de pneumatiques Michelin.

(1) Voir le numéro 444.

favorable, par conséquent, aux 6-cylindres, ces dernières ont été battues et de loin par toutes les 4-cylindres.

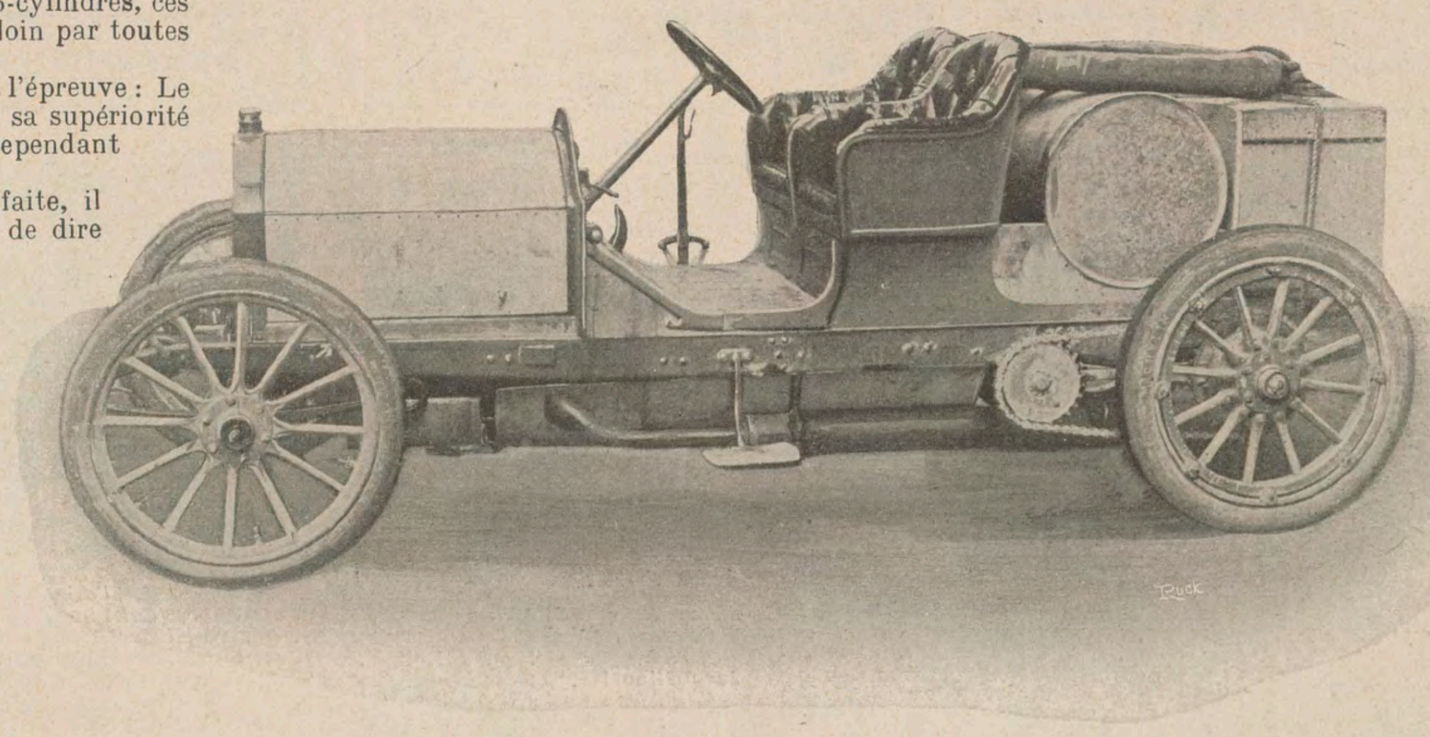
Il importait de dire ceci avant l'épreuve : Le 6-cylindres sera battu enSicile ; sa supériorité technique sur le 4-cylindres doit cependant demeurer entière.

A belle épreuve nombreux engagements

Cette réserve faite, il m'est agréable de dire que la Targa Florio, est une épreuve extrêmement intéressante, plus intéressante cent fois que cette maudite Coupe de l'Empereur, traquenard tendu aux constructeurs et dans lequel un grand nombre d'entre eux sont tombés ingénument.

Le Circuit sicilien est à ce point difficile, que ceux qui y ont déjà couru l'an dernier ont pu dire unanimement : « Le Circuit de la Sarthe est à celui d'Auvergne ce que ce dernier est au Circuit de Sicile ». Le tour comporte 150 kilomètres sur lesquels il faut passer un millier de virages, dont deux cents au moins sont dangereux, en rampe abrupte ou en descente rapide. Il faut, pour y courir avec quelque chance de succès, des freins sûrs et puissants, un moteur souple, un carburateur permettant des reprises rapides, un conducteur possédant au plus haut degré le sentiment de l'appréciation des distances. Pour ce qui concerne la connaissance du parcours, il n'est guère possible de la faire entrer en ligne de compte. Je rapporterai seulement ce que m'a dit Hémery : « Qu'on ait fait le circuit une fois ou cent fois, c'est le même prix: on ne peut le connaître ».

Je dirai seulement qu'un coureur, Rigal, qui habite presque constamment Palerme, connaît cet itinéraire aussi parfaitement qu'on peut le connaître : il possède de ce fait un certain avantage et comme il doit conduire une Berliet, il n'y a plus lieu de s'étonner qu'il soit favori.



La voiture du favori.

Rigal, qui connaît sur le bout du doigt le Circuit Sicilien, est le grand favori de la Targa-Florio, dans lequel il montera une Berliet.

Qui gagnera ?

Jamais pronostic ne fut, pour moi du moins, plus difficile. Je ne connais le parcours que par ce qu'on m'en a dit et par des photographies. Tout au plus puis-je dire ceux qui, selon moi, ont le plus de chance de décrocher la timbale parce qu'ils auront mieux utilisé l'alésage disponible.

En Italie, les voitures les plus puissantes sont les trois Deluca-Daimler, dont le moteur a donné 65 chevaux : les Fiat, les Itala et les Züst, ainsi que les Isotta-Fraschini ne sont pas loin de ce chiffre : néanmoins, je crois que les Deluca-Daimler doivent fournir une belle course.

La Suisse n'a aucune chance, non plus que la Belgique, et je n'en vois guère à l'Allemagne, malgré qu'on dise que les Benz, très au point, atteignent le 110 en palier.

Le lot français est autrement redoutable. Il y a Berliet, qui aurait dû gagner l'an dernier; il y a Darracq, dont les véhicules s'envolent rapidement; il y a Bayard-Clément, dont le 4 cylindres de 120 donne près de 54 chevaux ; il y a Lorraine-Diétrich, dont les voitures son très-étudiées ; il y a enfin Gobron, dont es voitures sont vraisemblablement les plus rapides de tout le lot.

Je ne crois pas que le vainqueur d'aujourd'hui soit fourni par une maison autre que les cinq que je viens de nommer. Peut-être ai-je une légère préférence pour Berliet, Lorraine-Diétrich et Gobron, mais elle est toute personnelle et peut parfaitement être démentie par les événements.

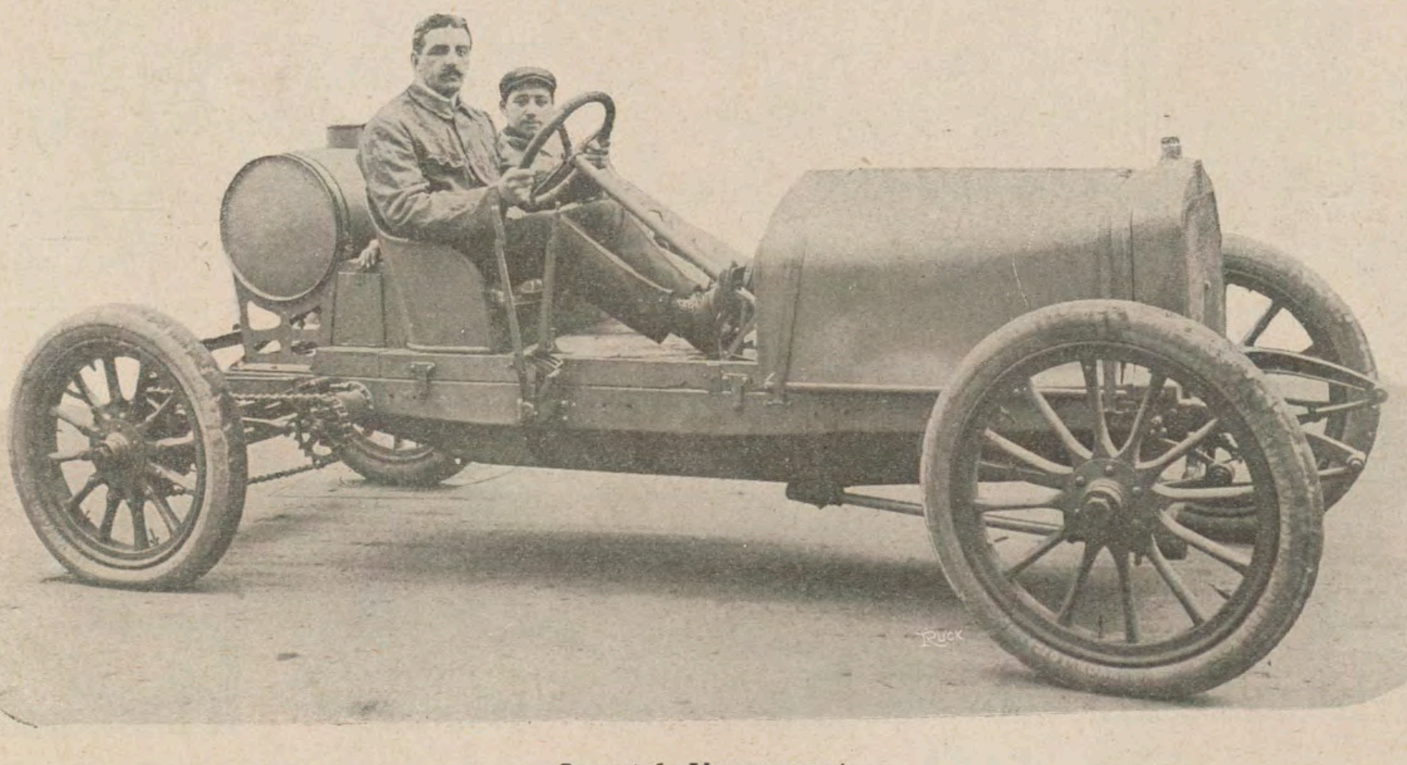
A noter que l'absence de lignes droites peut parfaitement apporter un élément d'incertitude, car il sera bien difficile de se dépasser.

La moyenne du vainqueur ne sera pas beaucoup supérieure à 50 à l'heure, et ce faible chiffre donne bien l'idée des difficultés du parcours.

C. Faroux.

Paul Faure

Sur voiture Gobron-Brillié, munie de pneumatiques le Gaulois.



Garcet de Vauresmont

Sur voiture Bayard-Clément, munie de pneumatiques Dunlop.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Voilà les restes d'une automobile, prise en écharpe par un train sur la route de Saint-Sever à Nice, un passage à niveau n'étant pas éclairé.

ENCORE LES PASSAGES A NIVEAU

Sur la Côte d'Azur. La nuit est sombre; sur la route déserte qu'éclairent seules les étoiles, une voiture file à bonne allure. On s'est attardé à Nice, il s'agit de regagner au plus vite la villa qui se cache là-bas, sous les tamaris, au bord de la mer bleue. Dans les villages endormis, personne. Mettons tous les gaz et l'accélérateur, il n'y a pas de danger.

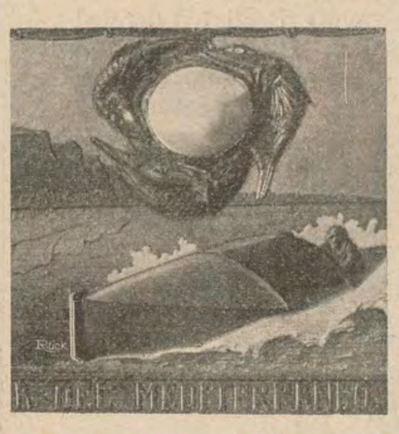
Tout à coup un craquement, la voiture ralentit, sursaute. Machinalement, le conducteur a débrayé, bloqué ses deux freins. Mais, en même temps, un sifflement aigu se fait entendre, un grondement sourd fait frémir l'air, deux lanternes rouges, là-bas, à gauche, percent la nuit. On est sur la voie du chemin de fer, un train arrive à toute vitesse. Quatre cris se fondent en un seul, quatre corps sautent sur la voie, bondissent dans la nuit. Il était temps. L'express est là; la voiture restée en travers des rails est saisie par la locomotive, emportée pendant cent mètres et, finalement, rejetée sur le remblai, brisée, en miettes. Tout le monde est sauf, mais au prix de quelles angoisses et grâce à quel miracle ! Un cinquième de seconde d'hésitation; une porte de limousine à ouvrir, il était trop tard, et sous ses roues indifférentes, le lourd convoi aurait broyé les quatre corps.

Le fait divers est réel. On peut voir plus haut la photographie de la voiture. Il est récent; il n'est pas isolé. Une barrière fermée, sans lanterne, dans la nuit obscure. La Compagnie paiera les frais. Est-ce suffisant?

C'est déjà beau d'être arrêté pendant des demi-heures devant un train de marchandises en manœuvre, comme à Saintes, où la route nationale traverse la gare elle-même, sans risquer encore sa vie, faute d'une lanterne rouge.

Le trafic des voitures sur les routes augmente tous les jours. Il finira par égaler celui des chemins de fer. Est-il équitable que ces derniers s'arrogent éternellement le droit d'arrêter les premières et de les écraser au besoin. Une modification complète de leurs rapports respectifs s'impose. Qui s'y attellera?

F. A. Wheel.



Le trophée de la Perle de la Méditerranée, l'épreuve de canots automobiles organisée par le chevalier Florio.

CYCLISME

Dupré et Van den Born, les deux excellents sprinters, ont formé une équipe de tandem qui est imbattable.

LES TOURISTES CYCLISTES

Jusqu'ici, seuls les automobilistes étaient la proie de nos terribles agents. Il faut croire toutefois que ces hommes zélés désirent obtenir de l'avancement. Ils ne se contentent plus de dresser des contraventions à nos paisibles chauffeurs, leur courroux s'étend sur les cyclistes. Où allons-nous? Sur quelle pente fatale nous sentons-nous entraînés? A quand le règlement régissant la marche des piétons dans les rues? A quand la contravention pour excès de vitesse au promeneur qui fera du pas de gymnastique pour attraper l'omnibus? Bientôt, nous ne serons plus tranquilles qu'en aéroplanes, mais comme d'ici là les agents ont encore le temps de lever quelquefois leur bâton blanc et de sortir plus souvent leur carnet sur lequel ils inscrivent leurs contraventions ainsi que leurs mémoires (les mémoires d'une âme), nous risquons fort d'être obligés de nous enfermer chez nous à double tour et de ne plus mettre un pied au dehors.

Il est vrai que nous sommes en République, partant nous vivons sous le régime de la liberté ! Qu'ils sévissent contre les automobilistes, peu nous chaut, c'est dans la colonne à côté, sous la signature de F.-A. Wheel que nous les verrons traîner dans la boue. Mais ici nous ne nous préoccupons que des cyclistes et nous n'admettons pas que MM. les Agents se permettent de venir dresser des contraventions pour excès de vitesse aux cyclistes sans en avoir reçu l'ordre. Et, si l'intelligence n'est pas un vain mot, cet ordre ne sera jamais donné. Vivons et espérons ! Ainsi soit-il.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 7 au 13 avril.

AUTOMOBILE

Dimanche 7 avril.

Courses à Monaco. — *Cruisers 1re série* (50 kilom.): 1. Capoulou III. *Racers 1re série* (50 kilom.): 1. La Rapière II.

Lundi 8 avril.

Courses à Monaco. — *Cruisers 2e série* (50 kilom.) : 1. Mais je vais piquer.

Mardi 9 avril.

Courses à Monaco. — *Cruisers* (50 kilom.): 1. La Lorraine II. *Hydroplanes* (10 kilom.) ; 1. Obus-Nautilus. *Racers 2e série* (50 kilom.): 1. Panhard-Tellier.

Mercredi 10 avril.

Courses à Monaco. — *Les Vedettes d'Escadre* (50 kilom.) : 1. B.-V.-Jacqueline III. *Cruisers 3e série* (50 kilom.): 1. Ulysse.

Jeudi 11 avril.

Courses à Monaco. — *Championnat de la mer* : 1. Panhart-Tellier, *Vedettes* (50 kilom.) C. B. I.

CYCLISME

Dimanche 7 avril.

Les huit heures ; 1. E. Georget (334 kilom. 443 m.); 2. L. Goorget; 3. Petit Breton.

ATHLÉTISME

Dimanche 7 avril.

Football-Association : Le Racing Club de France gagne le Championnat de France et bat le Racing Club de Roubaix par 3 buts à 2.

HIPPISME

Dimanche 7 avril.

Longchamp. — *Prix des Sablons* (2.000 m.) : 1. Maintenon, à M. W. K. Vanderbil (Bellhouse) ; 2. Gannelon II, 3. Glouglou II. (5 partants.) *Prix Juigné* (2.000 m.) : 1. François Ier à M. A. Merle (Cormack) ; 2. Arga ; 3. Merci. (15 partants.)

Mardi 9 avril.

Maisons-Laffitte. — *Prix Lutèce* (2.500 m) : 1. Brisecœur, à M. Joubert (Hardy) ; 2. Luzerne ; 3. Saint-Elme. (14 partants.)

Mercredi 10 avril.

Tremblay. — *Prix Citronelle* : 1. Mordant, à M. Ephrussi (G. Stern) ; 2. Biniou ; 3. Calomel. (5 partants.)

Jeudi 11 avril.

Auteuil — *Prix d'Achères* (steeple handicap 4.200 m.) : 1. Matsouyé à M. Braquessac (Parfrement) ; 2. Moet II ; 3. Gazelle III. (11 partants.)

ATHLÉTISME

Miss Elwell, l'adversaire de Mme Vigny (dont nous donnions le portrait la semaine dernière) dans le Championnat du Monde d'escrime dames.

AMATEURISME BÉAT.

Après vingt ans de pratique, nous ne nous entendons pas encore bien sur ce que doit être l'amateurisme. Nous le voulons du moins, pur, immaculé, et nous veillons sur sa blancheur avec un soin vraiment attendrissant.

Tout de même, nous sommes demeurés confondus en apprenant qu'il existait en Angleterre un amateurisme beaucoup plus éclatant que le nôtre, auquel nous reconnaissions déjà tant de reflets. Cet amateurisme-là sévit en matière d'aviron. Il est sévère et exclusif. Il ne reconnaît le droit de tenir une paire de rames qu'aux gentlemen qui ne travaillent pas pour gagner leur vie. Et ceci, sans doute, doit aller très loin et interdire tout exercice nautique aux personnes qui, ayant de la fortune, s'occupent à la faire fructifier par des placements avantageux.

Pour avoir le droit de faire du sport, il ne faut pas songer à faire autre chose, déclarent des amateurs intransigeants. Et par là, ils arrivent sans s'en douter à s'exprimer comme les professionnels. Le monde est petit et l'on retombe toujours dans les mêmes formules.

Mais notre amateurisme, à nous, avec ses marchands d'accessoires, ses fabricants de médailles et ses journalistes a plus de bon sens pratique. Qu'on en applique libéralement le principe et il suffira à sauver notre race du fléau du professionnalisme, d'autant moins redoutable que nous n'y gagnerions pas grand'chose.

Quand la loi sur les accidents du travail sera applicable aux footballeurs comme elle l'est en Angleterre, peut-etre les clubs professionnels auront-ils plus d'adhérents.

Fernand Bidault.

HIPPISME

L'excellent steeple-chaser Matsouyé, à M. Braquessac, monté par Piggott, second dans le Prix du Président de la République, à Auteuil.

L'AMÉLIORATION DE LA RACE

Auteuil a fermé ses portes jeudi; et jusqu'au 9 juin, jusqu'au jour du Grand Steeple, nous voilà privés des réunions de la butte Mortemart. C'est dire que le steeple chasing va chômer; car seules, quelques réunions à Saint-Ouen et à Enghien nous permettront d'entrevoir, au cours de leur préparation, les concurrents de la grande épreuve du mois de juin.

Par contre, le sport légitime va toutes voiles dehors. Entremêlé de courses intéressantes à Maisons-Laffitte et au Tremblay, le programme de la Société d'encouragement fait succéder aux grandes épreuves les grandes épreuves. Nous sommes entrés dans cette filière, qui permet de procéder naturellement à l'élimination des non valeurs et à la sélection des bons chevaux, et qui aboutit à un arrêt en dernier ressort rendu à Chantilly par le Prix de Diane et le Jockey-Club et à Longchamp par le Grand-Prix. Hâtons-nous d'ajouter que, selon la coutume, cet arrêt est susceptible d'un pourvoi en cassation, dont la recevabilité se justifiera par les évents subséquents : Prix du Président, Deauville et Municipal

Il est bon de rappeler ces vérités de temps en temps; car le nombre est encore trop grand des inconscients, qui demandent en quoi les courses peuvent contribuer à améliorer la race chevaline. L'épreuve publique est le seul moyen de reconnaître effectivement la vitesse, le courage et l'endurance d'un cheval. La forme et l'extérieur sont à considérer et ont leur importance. Mais on ne peut, au simple examen d'un animal, s'assurer s'il a de la tenue et du cœur; au contraire, la préparation sévère que doivent subir les chevaux à l'entraînement, et l'effort plus sévère encore qui leur est demandé pendant la course, font bientôt connaître les points défectueux de leur organisme et la faiblesse de leur constitution Seule, une sélection offrant de pareilles garanties peut mettre en relief un reproducteur d'élite, un fondateur de race qui transmettra ses moyens et ses qualités à plusieurs générations de toute une contrée.

Boiard.

Le départ du Prix du Département à Pau. Il a été gagné par Monterotondo (J. Watkins), le second cheval à gauche de la photographie.

HYDROPLANE A HÉLICE AÉRIENNE.

Cet hydroplane, construit par M. Ponnemaison et muni d'un moteur de 14 chevaux, se distingue des autres par son hélice aérienne, longue de 1 m. 25, qui permet — à l'instar de l'hydroplane du comte de Lambert, dont nous parlions dans notre dernier numéro, — de passer dans les cours d'eau les moins profonds.

LE MEETING DE MONACO (1)

III

Les canots de 1907 ont dépassé toutes les espérances — Tous les records ont été battus et toutes les vitesses obtenues jusqu'ici en mer ont été dépassées

Le Meeting de Monaco de 1907 aura été marqué par une orgie de vitesses. Les premières journées, favorisées par un temps merveilleux, ont permis aux racers et aux cruisers de battre tous les temps des années précédentes. Les suivantes, où la mer fut franchement mauvaise et la houle très forte, ont montré les qualités de robustesse et d'endurance des coques. En sorte que le constructeur de moteurs et l'architecte naval sortent grandis de cette belle suite de luttes contre le Temps et le temps. On me pardonnera cette sorte de jeu de mots, puisque à l'inverse des langues anglo-saxonnes, qui ont deux mots différents, la langue française n'en a qu'un pour exprimer deux idées bien distinctes.

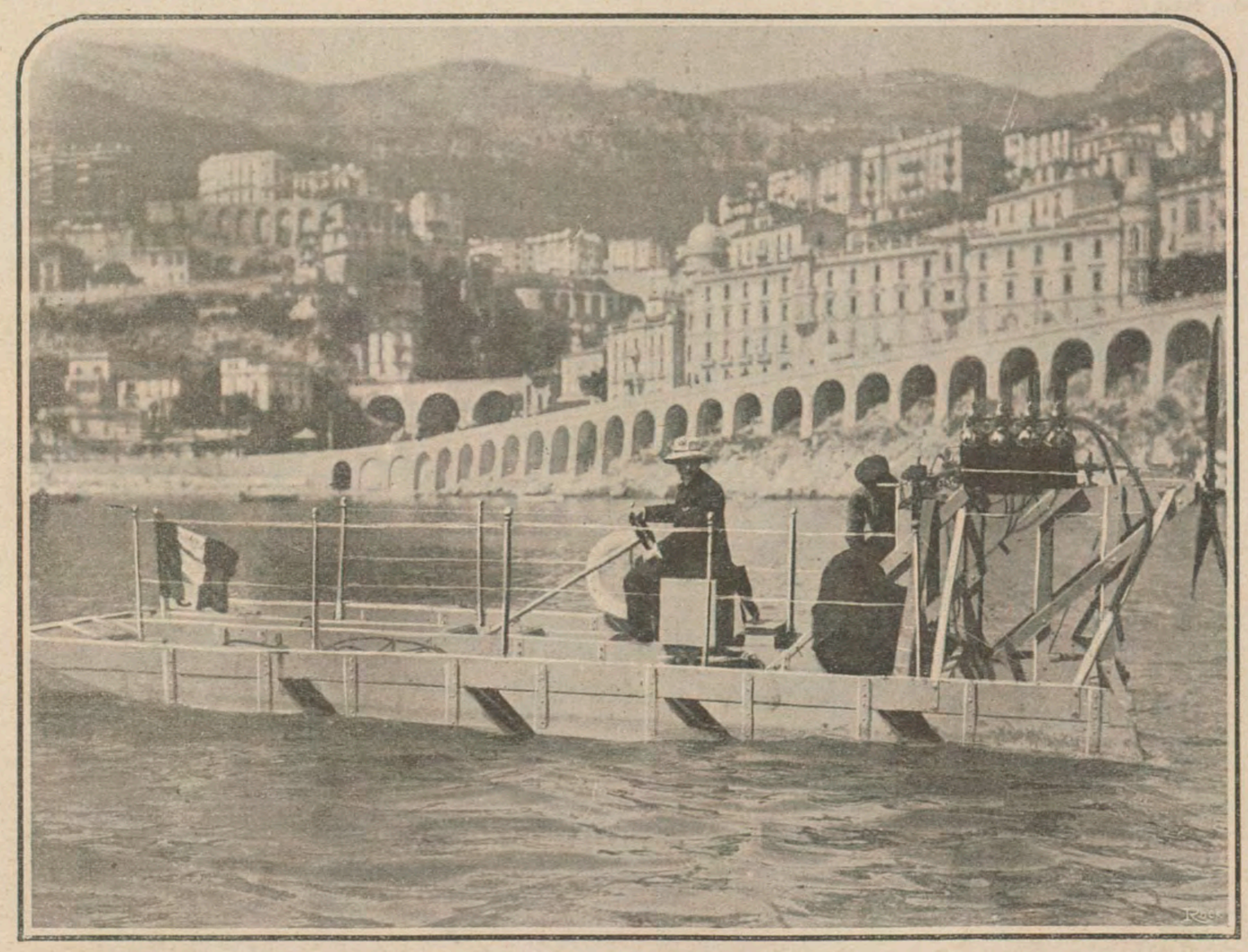
Une performance efface toutes les autres, c'est celle du Championnat de la Mer. Alors que, l'an dernier, les 200 kilomètres avaient été couverts par le *Delahaye*, gagnant, en 4 h. 40 m. 12 s., soit à une allure de 42 kilom. 850 à l'heure, le *Panhard*, cette année, achève le parcours en 3 h. 33 m. 4 s., ce qui représente une vitesse de 56 kilom. 350 à l'heure. Ainsi, ce petit bateau de 12 mètres dépasse les 32 nœuds à l'heure, battant, et de loin, toutes les vitesses obtenues jusqu'ici par tous les genres de bâtiments : transatlantiques, destroyers, contre-torpilleurs à turbines. C'est en vain que ses concurrents ont cherché à lui résister. Tour à tour, tous ont succombé, vaincus par cette allure effrénée, obligés d'abandonner.

Le *Fiat XV* est celui qui lui résista le plus longtemps. Pendant plus de 100 kilomètres, il ne perdit qu'un demi-tour, mais il fut contraint de s'arrêter sans causes bien précises.

Des Anglais, seul le *Flying Fish* se présenta. Régulier, mais trop lent, il finit quatrième. Le meeting de 1907 a été, d'ailleurs, la faillite des coques anglaises. Tous les constructeurs de grands bateaux s'étaient fortement moqués des marins d'eau douce qui venaient affronter la mer avec leurs coques à peine faites pour naviguer en Seine. Ce sont, à peu près, les seuls qui ont résisté les jours de gros temps et, dans le Championnat de la Mer, le racer anglais se classe derrière deux cruisers.

L'Oblus Nautilus.

Hydroplane Bonnemaison, *licence* de Lambert, *gagnant de l'épreuve des hydroplanes, 10 kil. en 18 m. 24 s. 3/5. Moyenne à l'heure 32 kil. 600, réalisée avec 20 virages et de la houle.*



Le glisseur de Lambert.

A hélice aérienne, pour les rivières des colonies et les cours d'eau peu profonds. Tirant d'eau en marche, 2 centimètres.

Comme la *Rapière*, dont notre collaborateur C. Faroux contait les exploits, dans notre dernier numéro, le *Panhard* porte dans ses flancs deux moteurs Levassor, type du Grand Prix de l'A. C. F., montés en deux groupes distincts, sur deux hélices d'un nouveau modèle.

Il faut donc, d'abord, féliciter chaudement et sans réserves, la vieille maison française Panhard-Levassor.

Elle a beaucoup fait pour les progrès du yachting automobile, et il faut bien reconnaître une chose : que dans ces épreuves de canots, où il n'intervient aucun élément étranger, pneumatique, route, etc., et où la puissance et la régularité de moteur sont indispensables, Panhard-Levassor est à peu près invincible.

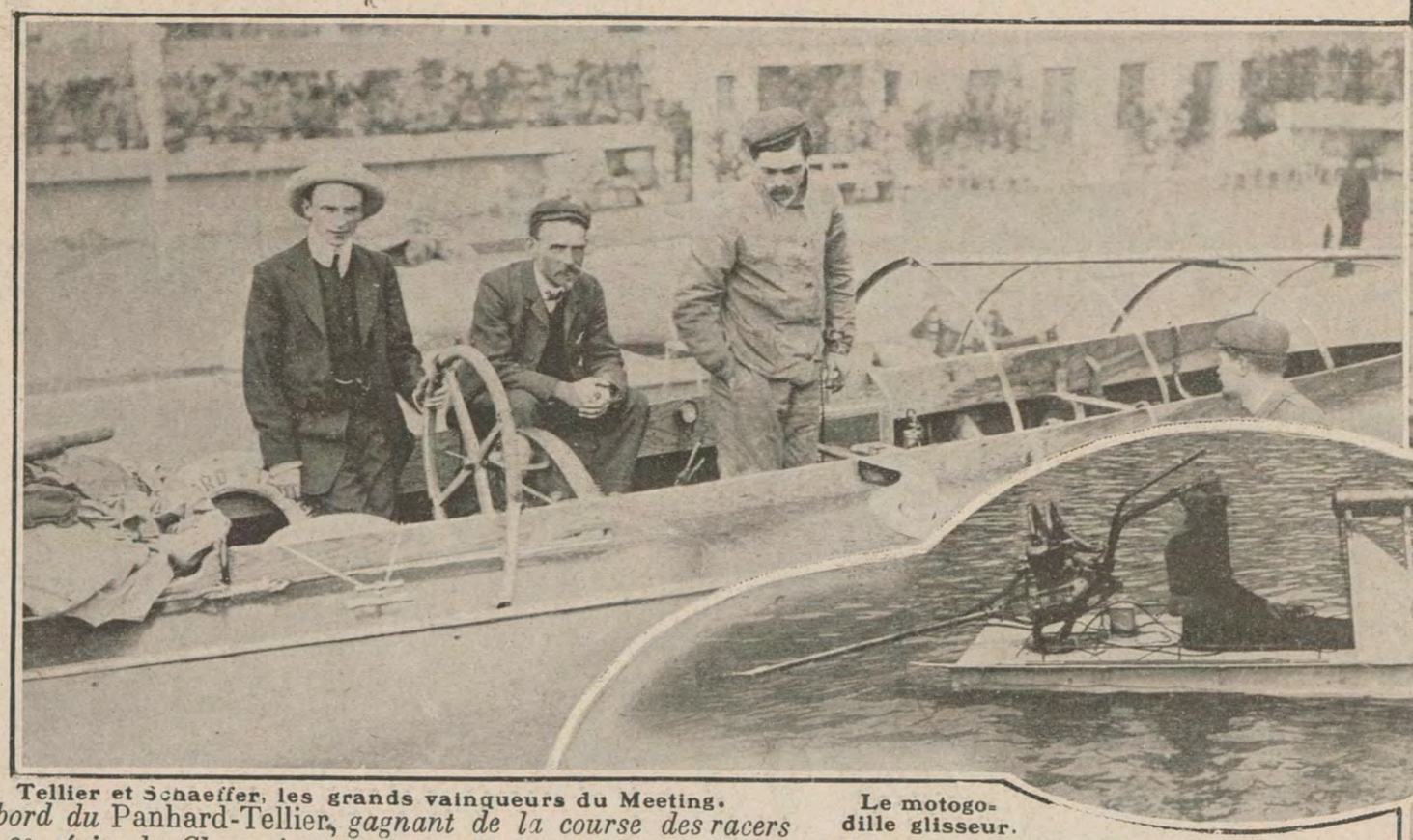
Dans la catégorie de 6 m. 50, les deux premières places revinrent à *Capoulou III* et à *Nautilus Mutel* qui donnèrent lieu à une lutte fort empoignante. Tous deux avaient le même moteur Mutel. Despujols, qui barrait le premier et qui connaît admirablement son affaire, prit 30 mètres au départ. Il les conserva jusqu'à la fin, couvrant les 50 kilomètres à un peu plus de 31 à l'heure et gagnant 25 minutes sur le temps de l'an dernier.

Dans les grands cruisers, *La Lorraine* a gagné au petit galop, prenant un tour à ses adversaires et couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 14 m. 21 s. 1/5, à une vitesse de plus de 40 kilomètres à l'heure. Et Pérignon en était presqu'aussi fier que de sa croix de Saint-Charles.

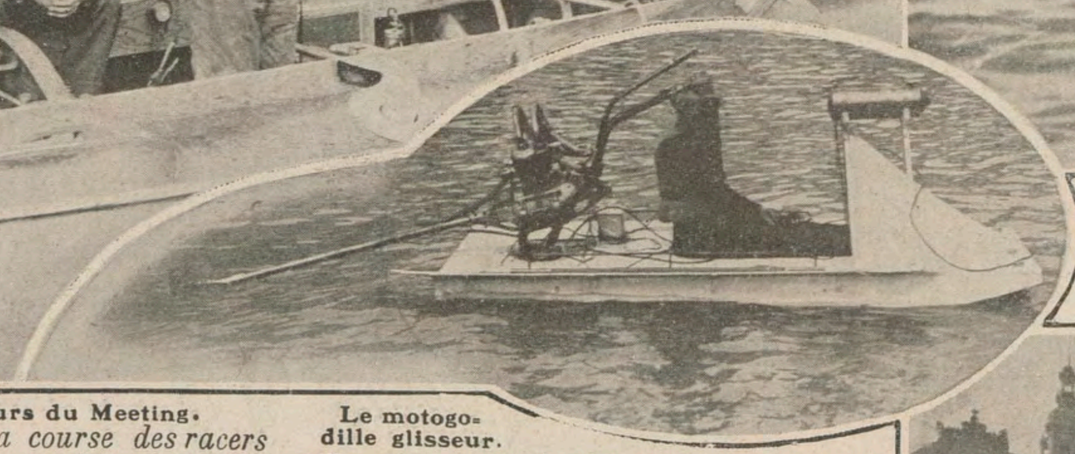
F.-A. Wheel.

(1) Voir les Nos 445 et 446.

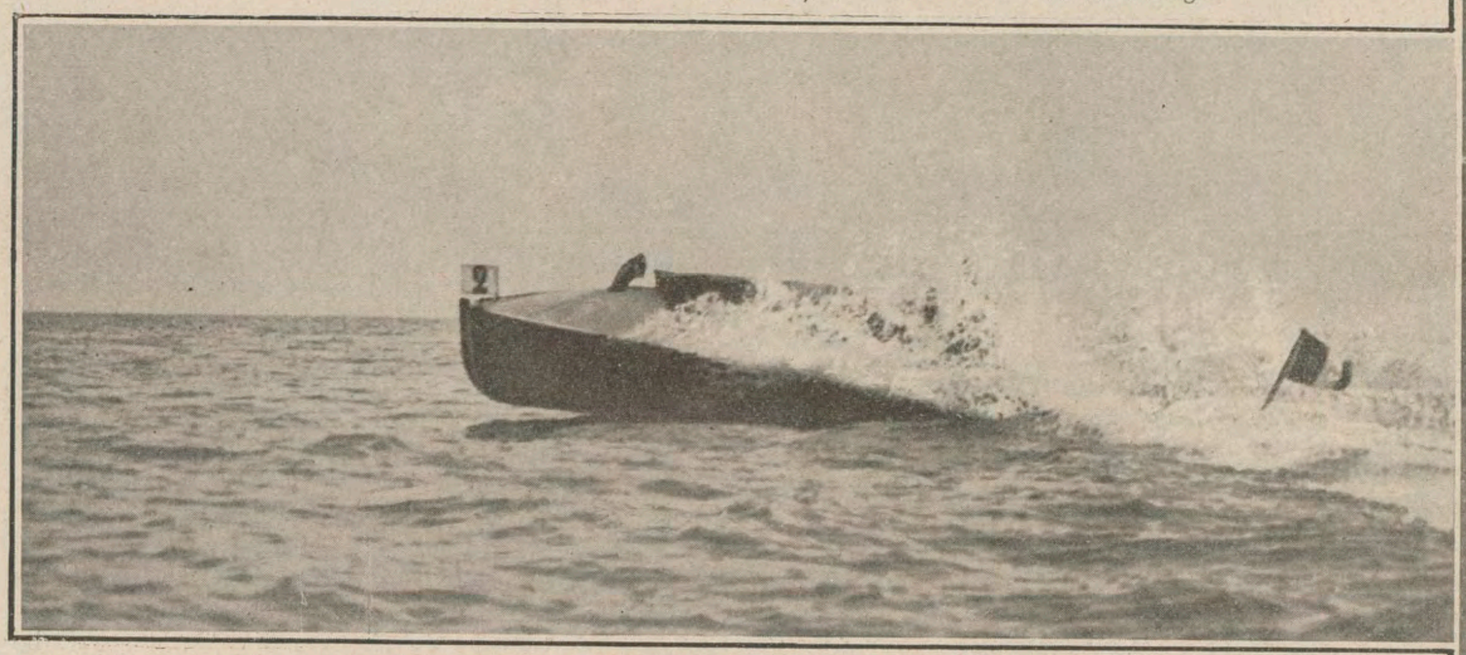
LE MEETING



Tellier et Schaeffer, les grands vainqueurs du Meeting.
A bord du Panhard-Tellier, *gagnant de la course des racers de 2e série, du Championnat de la Mer et de la Coupe de S. A. S. le Prince de Monaco* (*Magnéto* Lavalette-Eisemann).



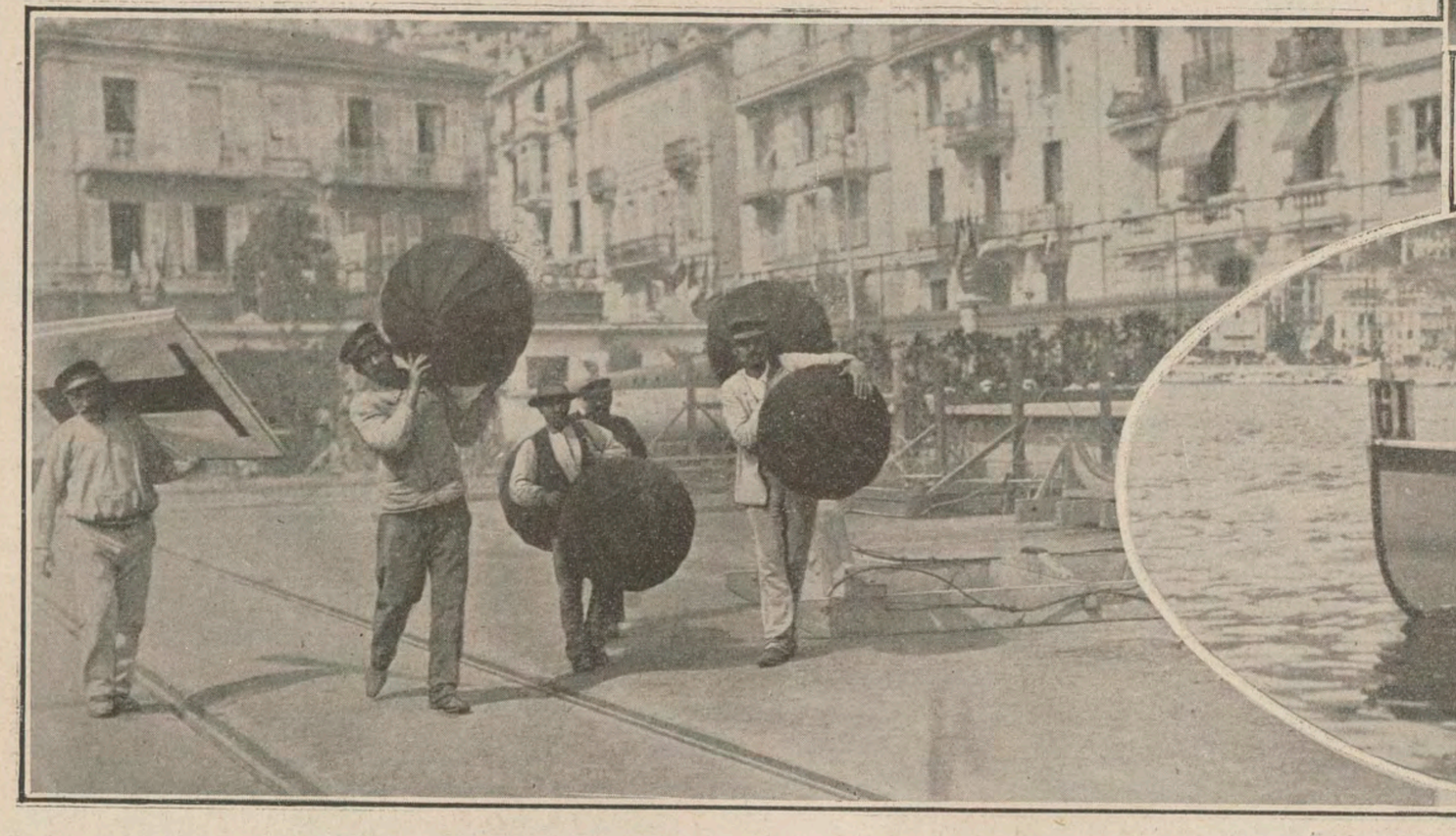
Le motogodille glisseur.
Un des plus bizarres concurrents du Meeting.



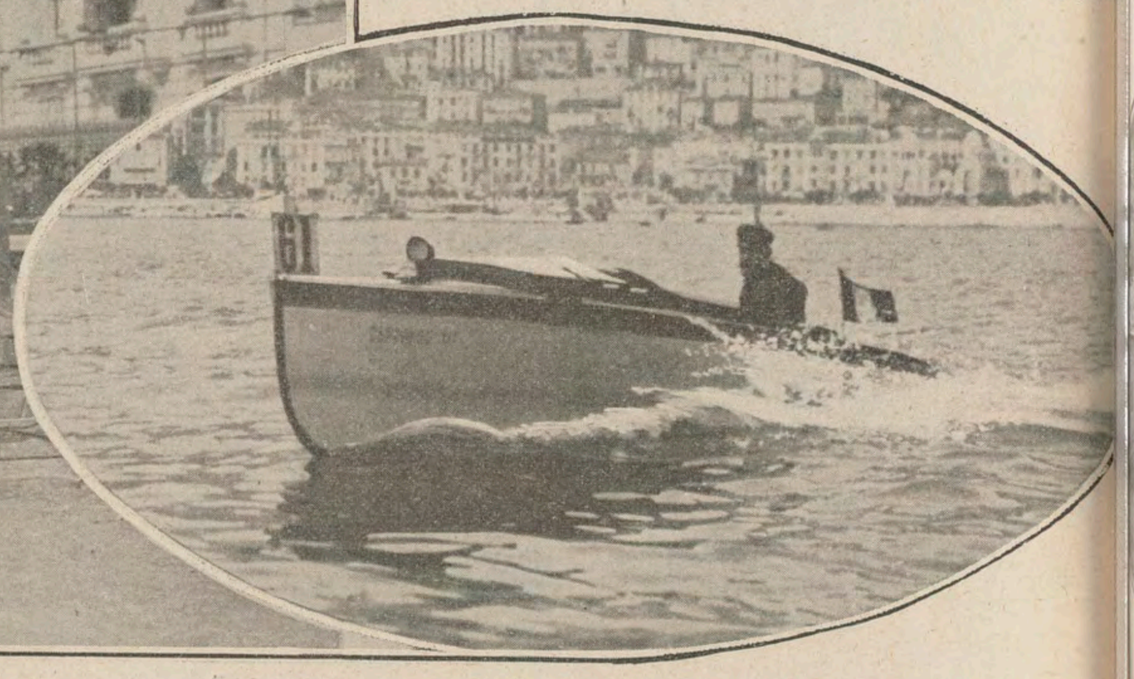
La Rapière II.
Gagnant de la 1re série des racers (*au-dessous de 8 mètres*), *50 kil. en 55 m. 55 s. 1/5 ; moyenne à l'heure, 53 kil. 651* (*Magnéto* Lavalette-Eisemann).

Second de la 1re série des racers

Jacq
Gagnant de la catégorie des vedettes d'escadre, 19 kil. 991. Moteu



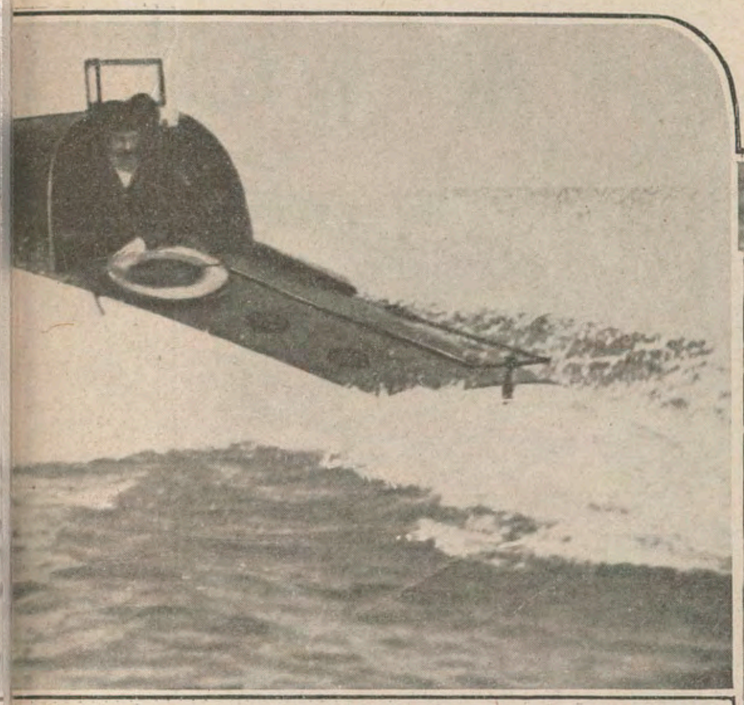
Les préparatifs d'une course.
Avant chaque épreuve, les boules qui doivent servir à indiquer les départs sont transportées jusqu'aux mâts où elles vont être accrochées.



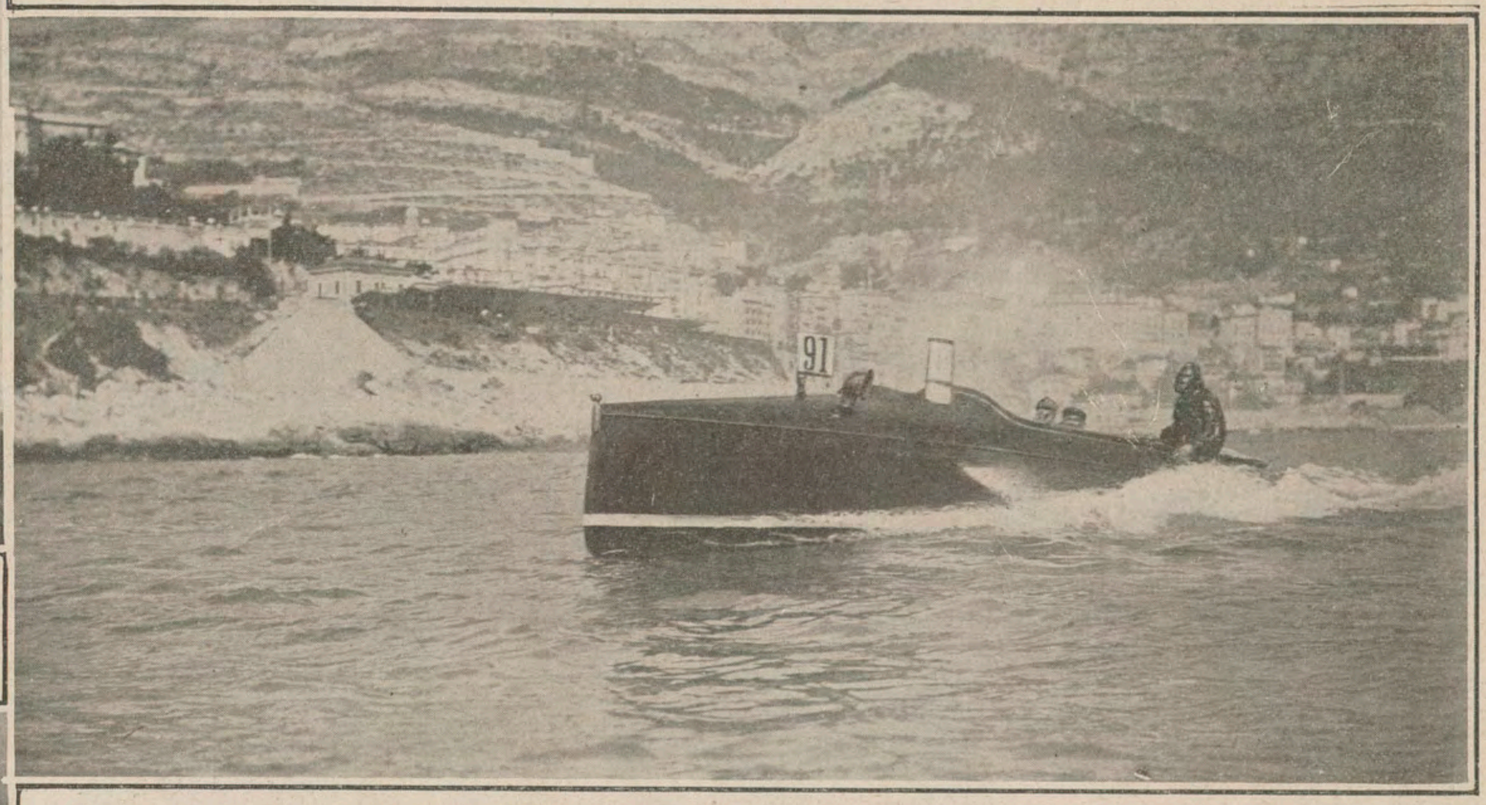
Capoulou III.
Gagnant de la 1re série des cruisers (*au-dessous de 6 m. 50*), *50 kil. en 1 h. 35 m. 55 s. 2/5 ; moyenne à l'heure, 31 kil. 276. Moteur* Mutel.

DE MONACO

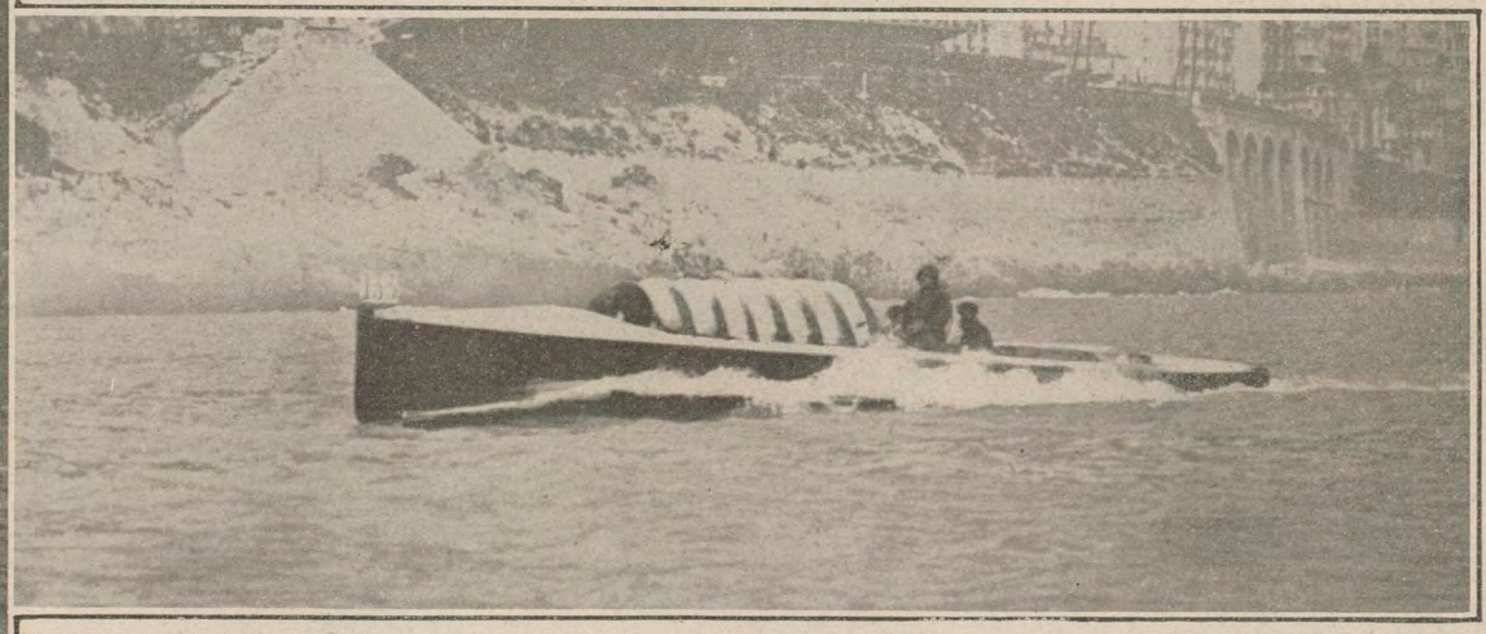
(Photographies de notre envoyé spécial.)



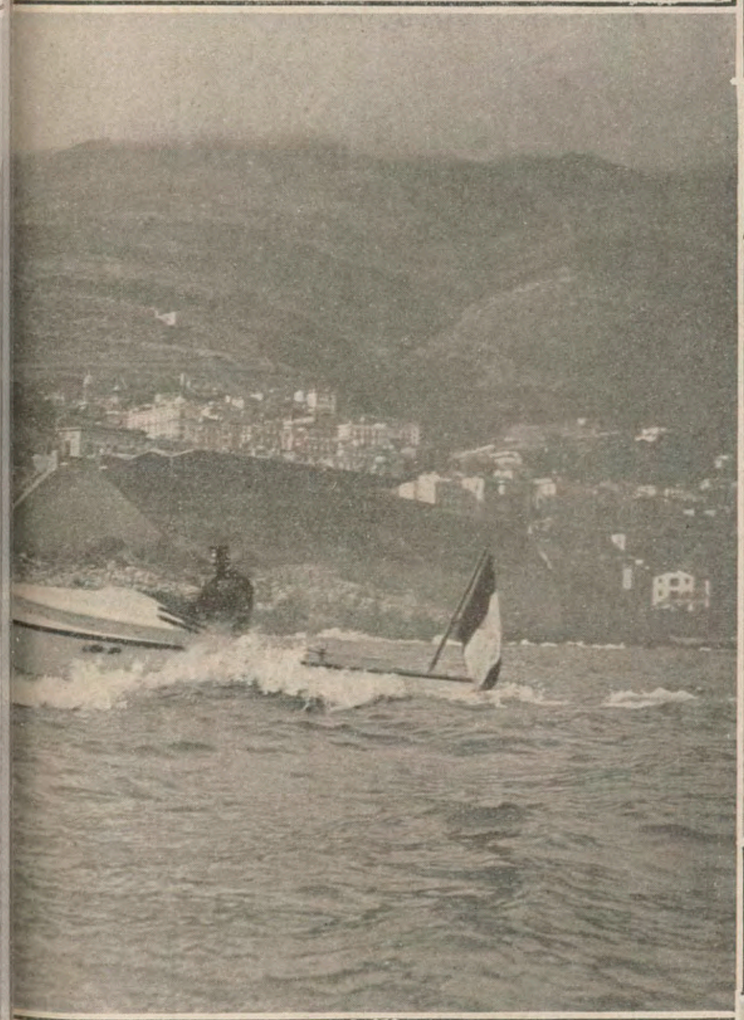
iat XV.
ssous de 8 mètres), 50 kil. en 57 m. 36 s.;
52 kil. 083.



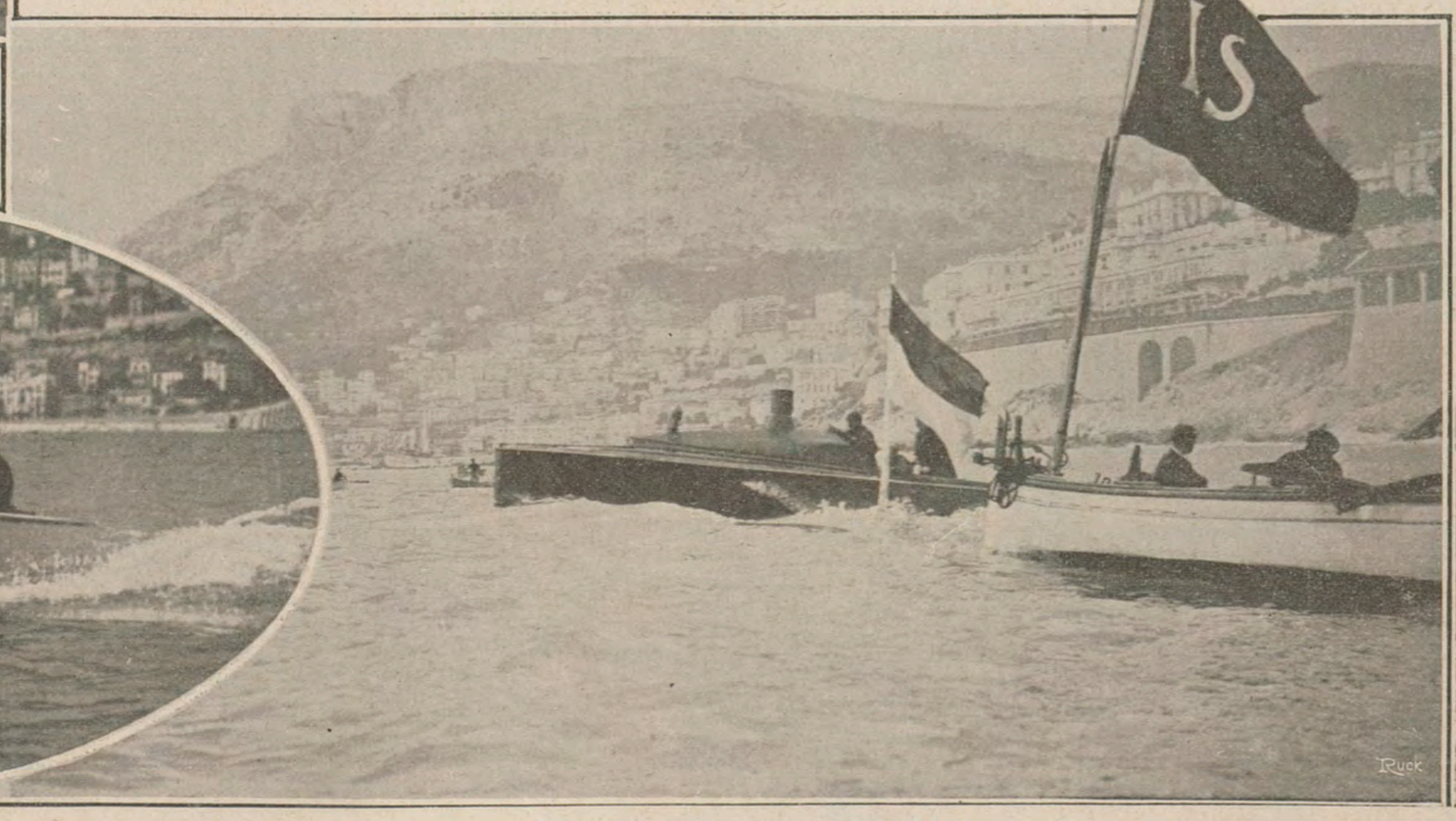
Mais-je-vais-piquer.
Gagnant de la 2e série des cruisers (de 6 m. 50 à 8 mètres), 50 kil. en 1 h. 38 m. 30 s. 4/5; moyenne à l'heure, 30 kil. 450.

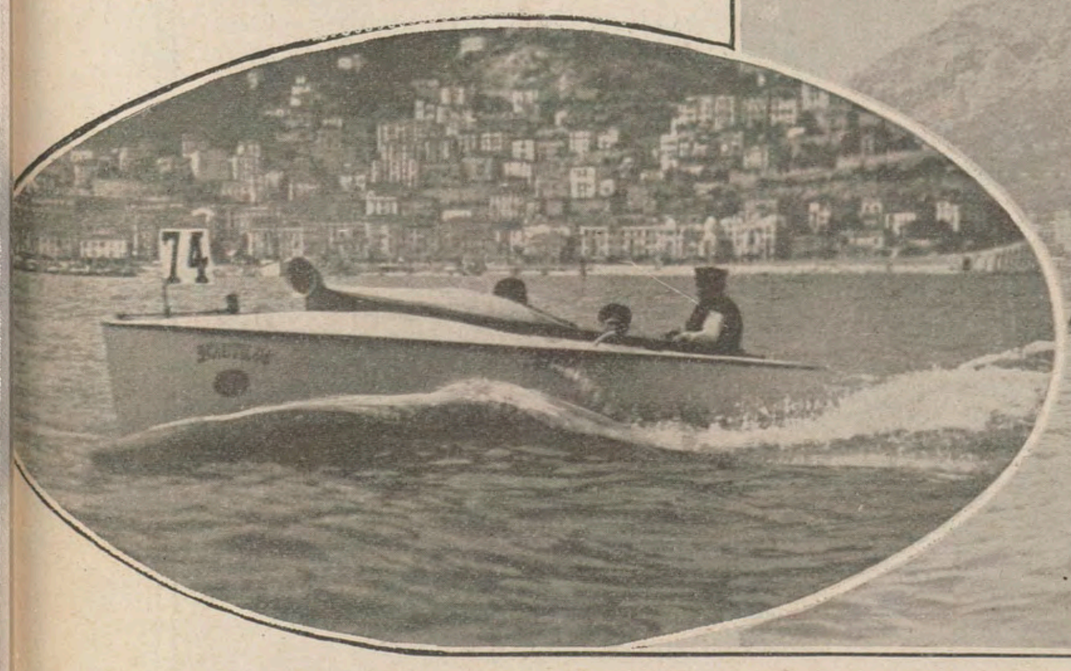


La Lorraine II.
A M. Pérignon, gagnant de la 1re série des cruisers (12 à 18 mètres), 50 kil. en 1 h. 14 m. 21 s. 1/5; moyenne à l'heure, 40 kil. 349.



II.
en 2 h. 30 m. 12 s. 2/5; moyenne à l'heure,
reaux-Verdet.





Nautilus Mutel I.
Deuxième de la 1re série des cruisers (au-dessous de 6 m. 50), 50 kil. en 1 h. 36 m. 11 s. 4/5; moyenne à l'heure, 31 kil. 188.

Ulysse.
Gagnant de la 3e série des cruisers (de 8 à 12 m.), 50 kil. en 1 h. 18 m. 33 s. 2/5; moyenne à l'heure, 36 kil. 511.

LA LUTTE SUISSE A PARIS

L'étrange lutte des pâtres suisses est bien un des plus m-rveilleux exercices athlétiques qui soient ⌀ Paris possède en ce moment les meilleurs bergers de l'Oberland bernois, qui lancent un défi à tous les professionnels du tapis ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

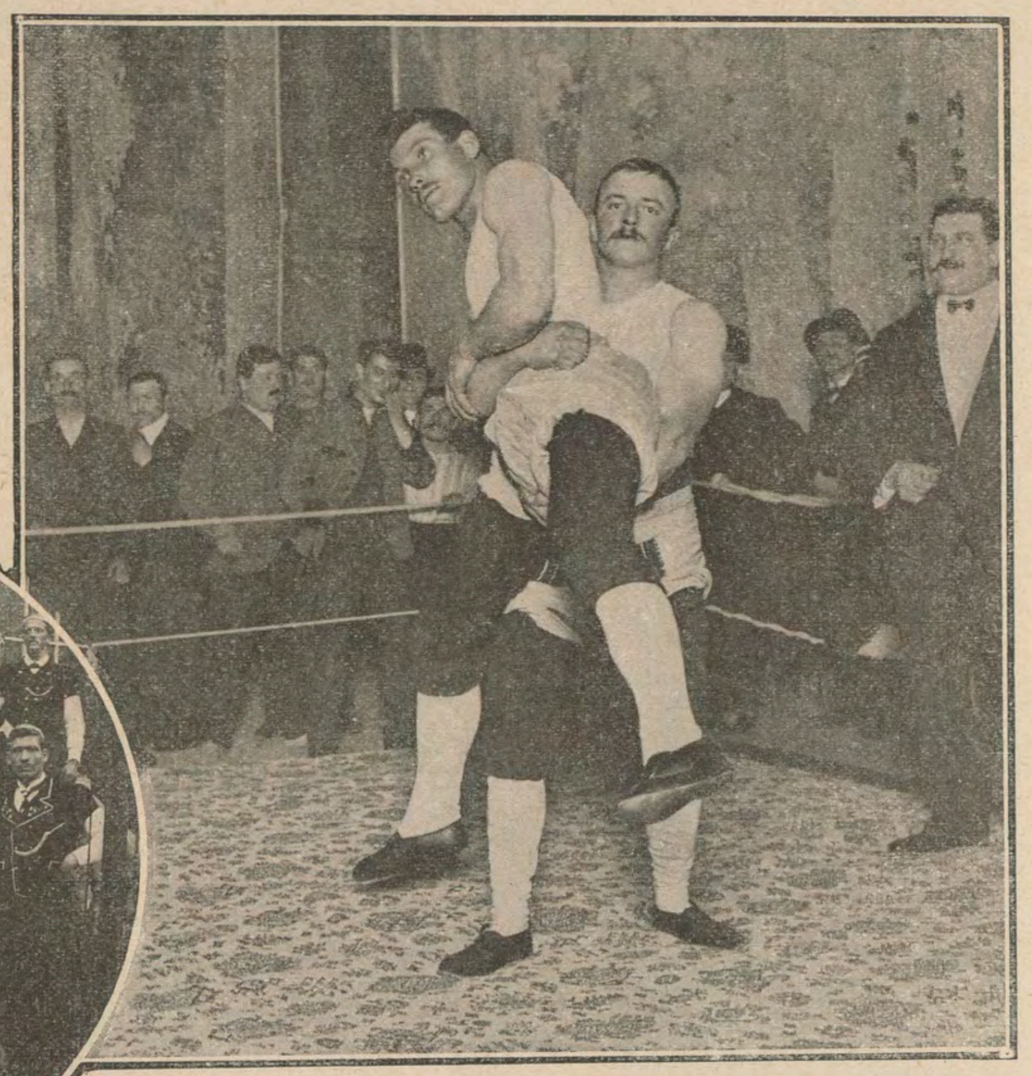
Il en est peu, parmi les touristes qui visitent la Suisse, connaissant la lutte des pâtres, exercice athlétique qui consiste à terrasser son adversaire en lui faisant toucher le sol des deux épaules simultanément.

Cette lutte, couramment désignée sous le qualificatif de « lutte au caleçon », est le sport national des Suisses. On la pratique dans les Concours fédéraux, mais surtout avec un pittoresque de détails dont le peintre Giron a si joliment fixé la physionomie, dans les villages alpestres où les pâtres se défient d une bourgade à l'autre.

Les bergers de l'Oberland bernois qui luttent actuellement à Paris ont déjà fait une apparition en France, il y a sept ans. C'était au village suisse, dans le brouhaha de l'Exposition. Surpris par l'extraordinaire vigueur physique de ces hommes, d'apparence si calme dans la vie courante et d'une fougue si désordonnée dans le combat, on songea à les opposer à quelques professionnels français et étrangers, desquels ils ne firent qu'une bouchée. Blaser défit même en moins d'une minute cet Hindou dont on faisait un épouvantail : Peer Bach. La rencontre eut lieu en lutte libre, méthode plus familière encore à l'Hindou qu'au berger.

Raoul le Boucher lui-même, pris en crochet extérieur, alla sur les deux épaules.

Voici revenus à Paris les bergers de l'Oberland; ils disputent entre eux le tournoi de la Couronne d'Or; mais le plus clair de leurs désirs est de se rencontrer avec les professionnels de la gréco-romaine. Il est malheureusement peu probable que les champions les plus titrés relèvent le défi des Suisses. L'éloignement, les engagements antérieurs sont autant de raisons pour rendre improbables — ou tout au moins difficiles — des rencontres qui ne manqueraient pas d'intérêt.



Raymond de Brassus et Fritz Wyss.

Cette rencontre a donné lieu à un match nul. Les lutteurs, n'en pouvant plus, demandent, d'un commun accord, d'arrêter le combat, et chacun d'eux compte une défaite à son actif.

Les lutteurs suisses

Qui se disputent actuellement la « Couronne d'Or ».

Hoffmann et Schwartz.

Hoffmann tente un retournement à terre, mais Schwartz le maintient solidement et leur lutte se termine par un match nul.

Coutumes singulières des pâtres Rien n'est plus étrange que la mentalité du pâtre lutteur. Elle est faite d'un mélange d'orgueil, d'amour-propre, que les rivalités de clochers entretiennent à l'état endémique. Un souci domine le berger dans la lutte : la vanité de vaincre. Car, celui-là, on peut dire que ce n'est pas l intérêt qui le pousse; de la lutte il ne fait pas une affaire.

Mais, il y a au bout de la victoire, la « boutique à treize », de ces convoitises dans laquelle il trouvera une palme, un bibelot sans prix ou une couronne.

« Faire une couronne », — pour employer l'expulsion courante en Suisse est l'idéal du berger lutteur, — comme celui du gymnaste aussi, son rival.

Le village entier attend, au retour du concours — l'enfant du pays qui est allé dans le canton voisin chercher un peu de gloire et un modeste trophée qu'il se posera sur la tête, à la manière des vainqueurs qui triomphaient dans les jeux du cirque de la Rome antique.

S'il revient chez lui avec une couronne, toute la jeunesse de son bourg natal lui fera cortège; être complètement heureux, il pourra « yodler » avec ses compagnons à pleine gorge, à pleins poumons.

Mais, s'il n'a pas réussi à « gagner sa couronne », alors, il revient chez lui, honteux, confondu; la journée a été marquée pour lui d'une pierre noire, il s'abandonne à sa tristesse et ne reprend confiance que lorsque l'espérance d'une revanche prochaine renaît peu à peu en lui.

A notre époque de « chiqué » à outrance, rien ne paraît plus naïf que la sincérité intransigeante des bergers-lutteurs. Doux, nonchalants, extrêmement bons, incapables dans la vie courante d'une brutalité, d'une brusquerie, ce sont des êtres que la lutte transforme.

Toute la vanité de vaincre qui couve en eux éclate sourdement. Alors, ils ne connaissent plus rien, ni parent, ni ami. Ils ne se passent rien, ne se cèdent rien, ils ne se font pas l'atome d'une concession.

Ne cherchez pas à les catéchiser, ils sont intraitables, ils n'entrent dans aucune combinaison.

Tout ce qu'ils possèdent d'énergie physique, de vigueur allant même jusqu'à la violence, ils le mettent au service d'une idée fixe : tomber l'adversaire qu'ils ont devant eux.

Une pareille mentalité est faite réellement d'une franchise insoupçonnable. En revanche, ils ne réclament jamais. Ils sont tombés, ils ne cherchent pas à ergoter sur leur défaite. Ils attendent leur vainqueur à la prochaine occasion.

Ce qu'est la lutte suisse La lutte suisse est un sport qui confine aux violences du combat. C'est le « self-defence », sans l'usage des coups de poings, c'est l'art de se terrasser dans un corps à corps, en faisant intervenir les armes naturelles : les bras et les jambes.

Avant de combattre, les adversaires revêtent un fort caleçon de toile. On s'est demandé quel était le rôle de ce caleçon : tout simplement de remplacer la culotte ordinaire, qui céderait sous la violence des prises. Car la lutte suisse part de ce principe — qui est l'opposé de celui de la lutte à mains plates — que deux individus qui se battent s'empoignent à pleines mains par leurs vêtements, ce qui constitue une prise dont on peut tirer un parti définitif pour « balancer » son homme.

Mais, pour maintenir les deux lutteurs dans la réalité des choses, la lutte suisse compote une obligation sans laquelle aucun « tombé » n'est valable : il faut toujours que l'homme vainqueur, pour que sa victoire soit valable, conserve toujours une prise au caleçon, puisque, aussi bien, si ce caleçon est là, c'est pour servir à quelque chose.

La lutte suisse admet toutes les prises de jambes, tous les « crochets » qui sont une formule savante, ce que l'on qualifie en France de « croche-pied ». Car, le berger ne se contente point de « passer la jambe ». Ses jambes sont actives, elles travaillent à s'assurer des prises, tout comme le font les bras, et l'on comprendra quelles ressources un homme exercé peut tirer de cette tolérance.

Ce serait donc une erreur de considérer la lutte des pâtres comme un exercice de facture primitive.

Une lutte qui comporte à l'analyse quatre-vingt dix-sept attaques et parades est une lutte savante.

Il serait fort intéressant de savoir ce que le champion du monde Paddoubny pourrait faire contre les bergers. Il serait probablement complètement dérouté.

FIORAVANTI.

Gottfried Wittwer et Bhuler.

Gottfried Wittwer, le favori de la Couronne d'Or, est l'un des plus beaux athlètes qui puissent se rencontrer. Sur cette photographie il passe un enlevé à Buhler, qu'il a battu en 2 m. 30 s.

NOTES DES ÉDITEURS

La première conférence organisée par la *Vie au Grand Air* dans notre salle de Théâtre a remporté un complet succès. Notre conférencier M. Lucien Tignol a fait défiler devant les yeux de nos invités une série très curieuse de photographies prises par lui pendant son voyage en Chine et il a expliqué d'une façon très amusante les difficultés qui attendent, sur les routes de l'empire du Milieu, les concurrents de Pékin-Paris. Notre public très sportif a fort goûté les différents assauts de boxe française et anglaise, fort bien arbitrés par notre collaborateur Victor Breyer.

Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur cette première fête sportive qui sera suivie de beaucoup d'autres.

L'abondance de l'actualité nous force à remettre à notre prochain numéro le résultat de notre concours N° XIII. Nous remettrons également à la semaine prochaine le hors texte qui devait être joint au présent numéro.

La mode et les commodités personnelles poussent maintenant les maîtresses de maison à recevoir dans des salles *ad hoc* afin d'éviter de tout bouleverser dans leur appartement et d'abîmer leurs meubles et leurs tentures. La grande salle et la galerie *Femina* ont été spécialement aménagées à cet effet. Elles forment chacune un cadre idéal pour donner une soirée, une matinée, un bal, un lunch, une fête enfantine, une représentation d'amateur, une conférence, une vente de charité, une exposition, un concert, une réunion sportive, une réception, un cours, un tour de valse, etc. Nous n'imposons aucun glacier et toutes les maisons réputées de Paris peuvent venir avec leur matériel et assurer un service parfait, car tout a été prévu pour cela. A noter que le plafond de la salle *Femina* est mobile et que l'on est assuré, en été, d'avoir une température délicieuse sans avoir rien à craindre des changements de temps. Sa situation en plein Champs-Elysées est unique au monde. Voici à quelles conditions on peut louer la salle et la galerie *Femina;* les prix ci-dessous comprennent tous les frais d'éclairage, personnel, décors, vestiaire, portiers, etc.

A. — Salle *Femina.* — (500 places dont 16 loges pour représentations, banquets de 100 à 200 couverts, bals de 200 à 700 personnes, lunch de 200 à 700 personnes) :

Matinée sans lumière	150 fr.
— avec —	200 —
Soirée avec concert	250 —
— — représentation	350 —
— — bal	400 —
Banquet	200 —

B. — Galerie *Femina.* — (De 100 à 250 places) :

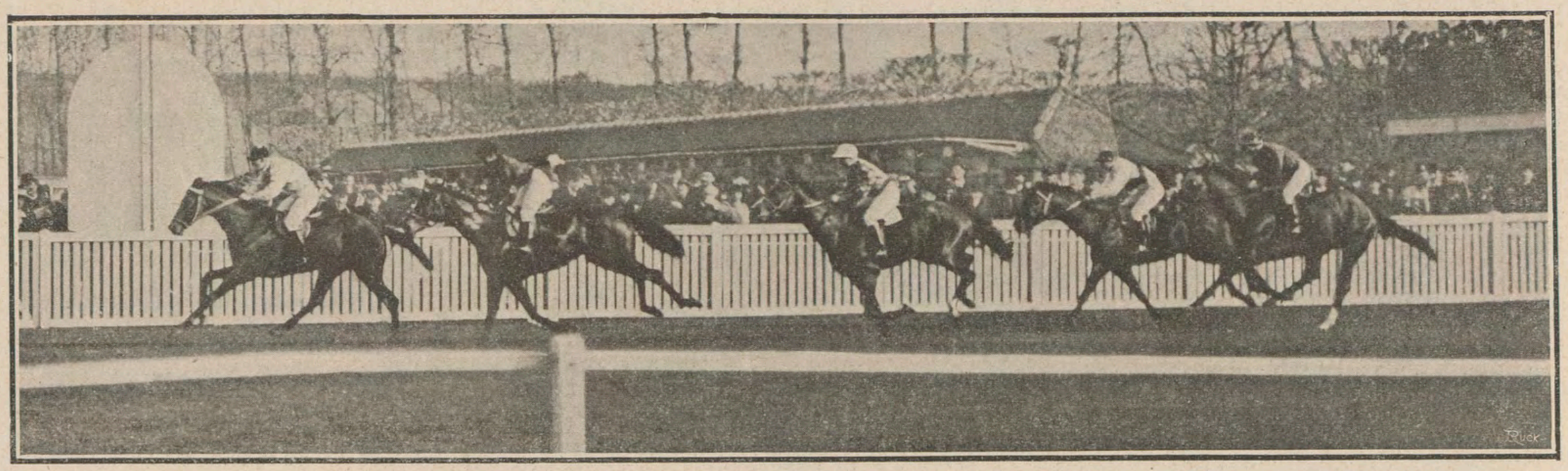
Matinée sans lumière	75 fr.
— avec —	100 —
Soirée avec concert	100 —
— — bal	150 —
Exposition (minimum 8 jours)	75 —

Les dimanches, jours de fête et veilles de fêtes, ces prix sont majorés de 10 0/0. Il est fait une remise progressive pour plusieurs locations.

Cinématographe *Femina.* — Les jeudis, dimanches et jours de fêtes, le Cinématographe Pathé donne en matinées, dans notre salle, de deux heures et demie à six heures, d'intéressantes séances cinématographiques familiales. Le programme est renouvelé tous les dimanches. Entrée : 1 franc. A partir du mois d'octobre nous donnerons aux mêmes dates de véritables matinées enfantines constituant un vrai spectacle qui durera de deux heures et demie à cinq heures et dont le programme sera changé chaque mois. Nous aurons, du reste, l'occasion d'en reparler, ainsi que de la série de nos conférence· Maintenant que nos lecteurs sont renseignés, nous comptons sur eux pour faire en notre faveur une propagande aimable. Inutile d'ajouter que nous serons très heureux de les recevoir en notre hôtel et de leur faire visiter la photographie, la salle et la galerie *Femina.*

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LA SEMAINE HIPPIQUE



Brisecœur Luzerne Saint-Elme Antinoüs Oakleigh

L'arrivée du Prix Lutin (20.000 fr., 2.500 mètres, Maisons-Laffitte, 9 avril.)

Antinoüs a fait le jeu. Dans la ligne droite, Brisecœur (P. Hardy), à M. Jean Joubert, se rapprochait. Luzerne et Saint-Elme faisaient leur effort, mais Brisecœur, le brillant second du Grand Prix, l'emportait d'une longueur sur Luzerne. Saint-Elme était troisième, à une longueur.

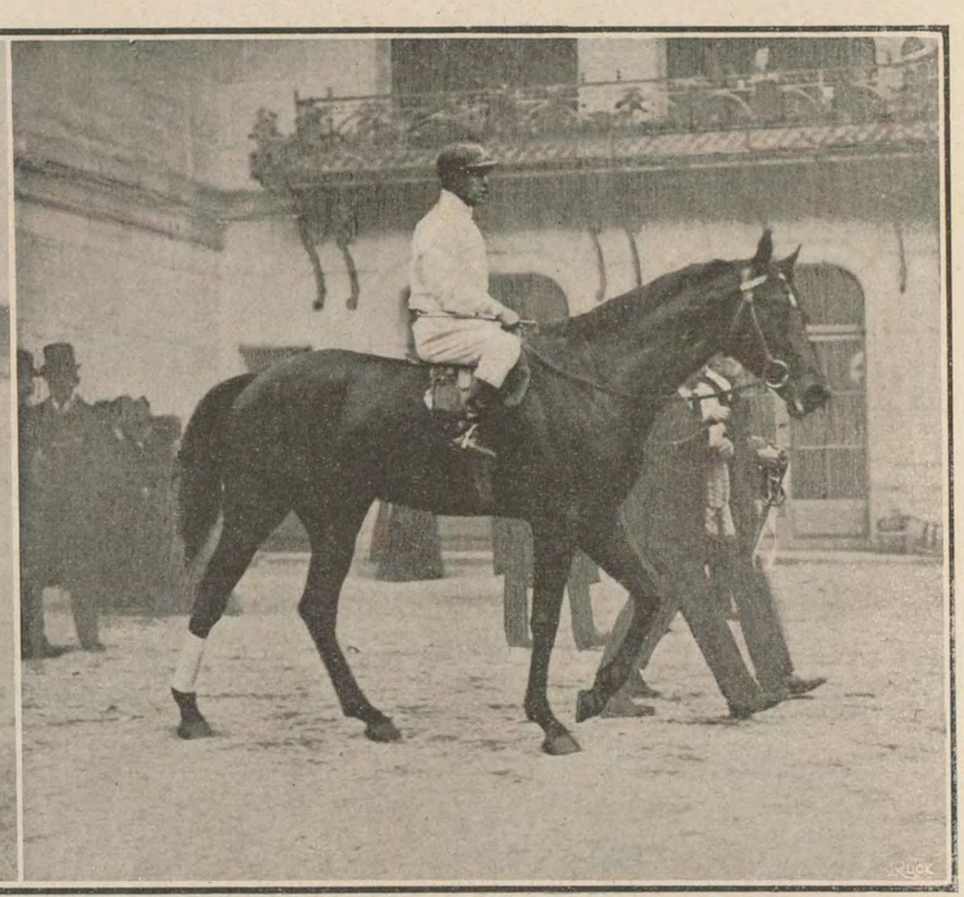
Biniou Mordant Calomel

L'arrivée du Prix Citronelle (20.000 fr. 1.600 mètres, Le Tremblay, 10 avril).

Calomel était grand favori et prit la tête dès le début. Dans la ligne droite, Biniou à M. Wisocki (Belhouse) et Mordant à M. Ephrussi (G. Stern) venaient l'attaquer et passaient. Dans une très belle arrivée, les deux chevaux faisaient dead-heat, laissant Calomel à deux longueurs et demie.

Quérido.

Quérido, par Son O'Mine et Quay Side (J. Reiff), à M. Caillault, a remporté, dimanche, à Longchamp, le 49e Prix Biennal et a eu le rare honneur de triompher de Maintenon, par 3/4 de longueur.



Rameau Fleuri.

Rameau Fleuri, par Chalet et Fleur de Lys (F. Hardy) à M. Jean Stern, a triomphé dans le Prix de la Seine, battant Saint-Elme d'une demi-longueur et Marly d'une longueur et demie.

Un passage du Prix Hocquart (2.400 m., 30.000 fr. Longchamp, 14 avril).
Léa II et Roi Hérode ont fait le train au début. Idaho manquait le départ. Au haut de la montée, Sans Souci II se rapprochait et rejoignait les leaders dans la descente. Au dernier tournant, une bousculade se produisait. Sans Souci II et Orion, entrés premiers dans la ligne droite, entamaient la lutte, mais Pitti survenait et prenait l'avantage par une tête. Nous donnons à droite le portrait de M. Deschamps, le propriétaire de Pitti que nous publions à gauche. Le gagnant, par Elf et Meroë, était monté par Bellhouse.

Résultats de notre enquête auprès de nos Lecteurs

Plus de 10.600 réponses nous ont été adressées par les 886 lecteurs de la *Vie au Grand Air* qui ont pris part à notre plébiscite du 26 janvier. A cette imposante pléiade de collaborateurs improvisés qui nous soutiennent de leurs excellents conseils, sans ménager — quand ils le jugent utile — leurs loyales critiques, nous devons un chaleureux merci. Que ces amis sympathiques et confiants trouvent ici l'expression de notre gratitude pour le réconfort de leur appui et de leurs encouragements. Ceux-ci nous créent le devoir de continuer à nous efforcer vers le mieux.

1re Question. — Tous nos lecteurs s'accordent à trouver qu'au cours de 1906, de nombreuses améliorations ont été constatées dans le texte et dans l'illustration. « Au point de vue d'ensemble, nous dit M. Brachet, il a été permis de considérer un très grand et très réel progrès qui placerait, si ce n'était déjà chose faite, la *Vie au Grand Air* au premier rang. » Il n'en est pas un seul qui ne déclare notre revue en constant progrès sur les années précédentes.

2e Question. — Notre division en trois sections recueille tous les suffrages. Elle donne beaucoup plus de clarté à notre publication. La majorité déclare que nous attribuons à chaque catégorie une part équitable.

3e Question. — Oui, « personne mieux que les champions ne pouvant nous instruire sur le sport qu'ils pratiquent ».

4e Question. — Les biographies de champions et surtout les bilans de jockeys intéressent nos lecteurs, qui revivent ainsi l'histoire des sports.

5e Question. — La plupart de nos correspondants nous engagent à publier des mémoires de champions. Nous mettrons ce projet à exécution lorsque la saison sportive sera terminée et que nous disposerons de plus de place.

6e Question. — Nos hors-textes plaisent au public. Ne point abuser des hors-textes rétrospectifs. Nous tiendrons compte de cette observation.

7e Question. — Concours assez faciles, mais les lecteurs de Paris sont avantagés. Quand nous reprendrons une nouvelle série, l'hiver prochain, il faudra nous astreindre à organiser des épreuves donnant d'égales chances à tous ou à établir deux classements, l'un pour Paris, l'autre pour la province et l'étranger.

8e Question. — Oui, à l'unanimité, nous combinons suffisamment l'intérêt de l'illustration avec celui du texte.

9e Question. — Nous ne parlons pas du lecteur qui nous demande d'abaisser à 15 centimes le prix de la *Vie au Grand Air*, ni de celui qui nous conseille de devenir quotidien, mais seulement de la majorité de nos correspondants. Ils se reposent complètement sur nous pour apporter des améliorations, certains d'avance que le seul désir de leur plaire nous guidera. D'autres, très nombreux, assurent qu'il ne peut être possible de faire mieux.

10e Question. — Les articles d'automobiles sont parfaits, suffisamment techniques et suffisamment instructifs, lorsqu'il s'agit de vulgariser ce sport

11e Question. — Nos bloc-notes ne peuvent être mieux faits.

12e Question. — Nos petits « leaders » de la page de bloc-notes permettent de parler de sujets dont l'importance n'est pas assez grande pour en faire un article plus long, mais qu'on ne saurait cependant passer sous silence.

Nous avons distribué les récompenses de la manière suivante :

1er Prix. – *Un superbe objet d'art :* M. A. Brachet, 8, rue Stephenson, Calais.

2e Prix. — Gaston-Valette, à Bréville, par Ranville (Calvados).

3e Prix. — Jacot, villa des Roses, près Beauvais (Oise).

4e Prix. — Bollinger, à Villers-Franqueux, par Loivre (Marne).

5e Prix. — Marcel Eloy, 23, rue de Saint-Quentin, Le Havre.

6e Prix. — Delavaud-Dumonteil, à la Sous-Préfecture, Bergerac.

7e Prix. — Gabory, à Condé (Maine-et-Loire).

8e Prix. — Vaillant, 38, rue de Wazemmes, Lille.

9e Prix. — Blin, 9, rue Victor-Hugo, Rennes.

10e Prix. — Plasse, villa des Tilleuls, Villefranche-sur-Saône.

11e Prix. — Laurent Monnier, 5, rue de Surène, Paris.

Mentions

Barmery, Jacquot, Durieux, Brunet, Vallet, Badé, Guironnet, Buchon, Millet, Lalouette, Pinon, Mirat, Dr Willers, Barès, Fauconnier, Camil, Vincent, Baron de Malembaix, Leviel, Dalloz, Edouard Hermès, Sermensan, d'Alemberg, Vilfroy, Chauffour, Boulay, Duteuil, Fournel, Monneret, Bouline, Martin, Bourgeois, Erlanget, Dumounier, Pellerin, Maquet, Schmidt, Lorin, Lafon, Lacour, Dubois, Piganiol, Dubos, Van der Edme, Malbec, Chapron, Damoiseau, Collin, Claudet, Sartry, Nollet, Leprince, Lemerre, Eynart, Febry, Pelresse, Nicolas, Piters, Deret, Letellier, Cripas, Wauters, Callender, Demarais, Urmond, Joly, Boquet, Guyonnet, Charpentier, Petit, Arnould, Dupont, Suret, Lecomte, Bardin, Ruffin, Tronchon, Lambert, Moreau, Simonin, Leclerc, François, Gillet, Missonnier, Lefèvre, Boulard, Revel, Munier, Renaud, Lemoine, Vian, Grolet, Wolff, Michelat, Renou, Boussac, Vilatte, Lejeune, Dumont, Salle, Auget, Lardin, Rameau, Masson, Georget, Prille, Sourdet, Ollivier, Dechambre, Pasquier, Costerousse, Véron, Caron, Freydier, Keiffer, Hetzel, J. Van Hesse, Vieux, Monin, I. Michelon, Faye, Mazière, Larchet, Périgault, Davelle, Muzard, Hermans, Pouillot, Thomasset, Lapoire, Ponthier, Marion, Rey, Marmier, Thauriet, Forthom, David, Mignon, Chouare, Fleury, Poirier, Fromassier, Bonnaud, Commandeur, J. Dechaux, A. Klein, Bonin, Cerisier, Lehaut.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS (1)

LE CHEVAL DE SELLE

par le MARQUIS DE MAULÉON

La tâche des commissions, chargées de juger les chevaux de selle par leur simple inspection, est fort difficile. Il serait à souhaiter que la Société Hippique Française encourageât également les reproducteurs

J'AI dit, dans un article précédent, au sujet de l'influence des Concours hippiques sur l'élevage, que celui-ci était en train de subir une orientation nouvelle, par suite du développement de l'industrie automobile. Cette orientation se dirige vers l'élevage du cheval de selle.

Avant d'aborder la question, demandons-nous d'abord ce qu'est le cheval de selle ?

Ce terme est top général pour qu'on puisse en donner la définition.

Il y a des chevaux d'armes des chevaux de chasse, des chevaux de promenade, des chevaux de femmes, voire même des chevaux de manège et dans la catégorie des chevaux d'armes, il y a des chevaux de grosse cavalerie, de cavalerie légère, de cavalerie de ligne, des chevaux de tête et des chevaux de troupe.

Si j'avais à remonter des veneurs, je leur demanderais, quel est l'animal qu'ils chassent, dans quel pays, à quel poids ils montent et comment ils montent. Il faut pour chacun de ces services un modèle différent, un degré de sang particulier, une allure appropriée.

Autant de types que de services Il faut donc un type de cheval, sinon par indivdu, en tous cas par genre de service. En effet, un cheval de grosse cavalerie, qui est appelé à fournir un choc sous un gros poids, ne peut être comparé à un cheval de cavalerie légère, destiné à courir isolément à travers pays, et le cheval d'un chef, obligé de se mouvoir légèrement et rapidement devant le front de la troupe demande d'autres qualités que c lui qui doit manœuvrer dans le rang.

Un vieux Monsieur qui trotte dans les allées de la forêt de Chantilly ou de Compiègne, pour se donner, de près ou de loin, le spectacle d'une chasse à courre voudra un gros cheval aux allures plutôt bornées, mais calme, sûr et solide, tandis qu'un jeune maître d'équipage qui veut être constamment à ses chiens, dans un pays ouvert, cherchera un cheval plein de sang et d'énergie, sautant bien, aux allures étendues, rompu de caractère et passant partout. Des chasses de renards, de sangliers et les drags exigent du train et de la condition tandis qu'une modeste chasse au lièvre peut être suivie sur tous les chevaux.

Pour des pays hérissés de talus et de haies sillonnés de chemins creux, caillouteux ou boueux, le veneur recherchera donc des chevaux sauteurs ou grimpeurs qui trotteront plus souvent qu'ils ne galoperont, mais s'il chasse dans des pays de landes, comme la Gironde ou le département des Landes, la Sologne et d'autres pays analogues, il lui faudra des chevaux de sang étendus dans leur action et infatigables au galop.

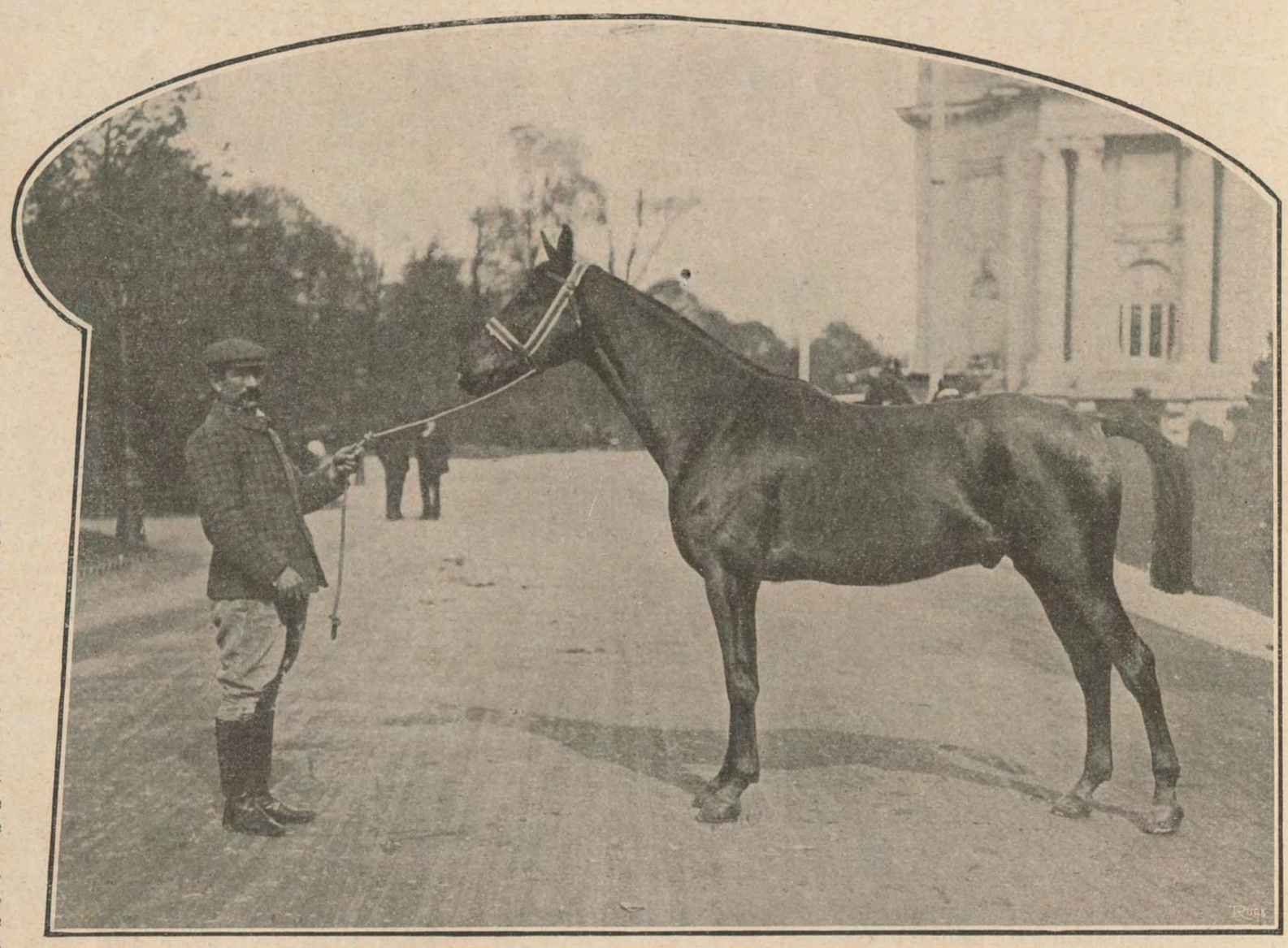
Quoi qu'il en soit et quel que soit le modèle, il est des qualités inhérentes et indispensables au cheval de selle, on ne saurait s'en écarter.

Ces qualités sont, outre quatre bons membres, bien articulés, une épaule longue et suffisamment oblique, des hanches larges et puissantes, une encolure bien sortie, *un dos muselé*, une dose élevée de sang, et une action équilibrée, longue et coulante.

Malgré ces données, il est fort difficile de reconnaître à la simple inspection si on a devant soi un bon ou un mauvais cheval de selle, car le principal élément est encore un je ne sais quoi invisible, sorte d'influence secrète, dont on ne peut se rendre compte qu'en le montant, en goûtant le toucher de sa bouche, le moelleux de son action sa sensibilité aux jambes. Aussi, la tâche des commissions chargées de classer les chevaux de selle est-elle des plus ardues.

Carmen

A M. Blandin, pour M. Godefroy, Prix Extraordinaire, chevaux de selle, 5e classe.



Meilhards

A M. Albert Boyron, pour le vicomte de Curel, Prix Extraordinaire des chevaux de selle, 6e classe.

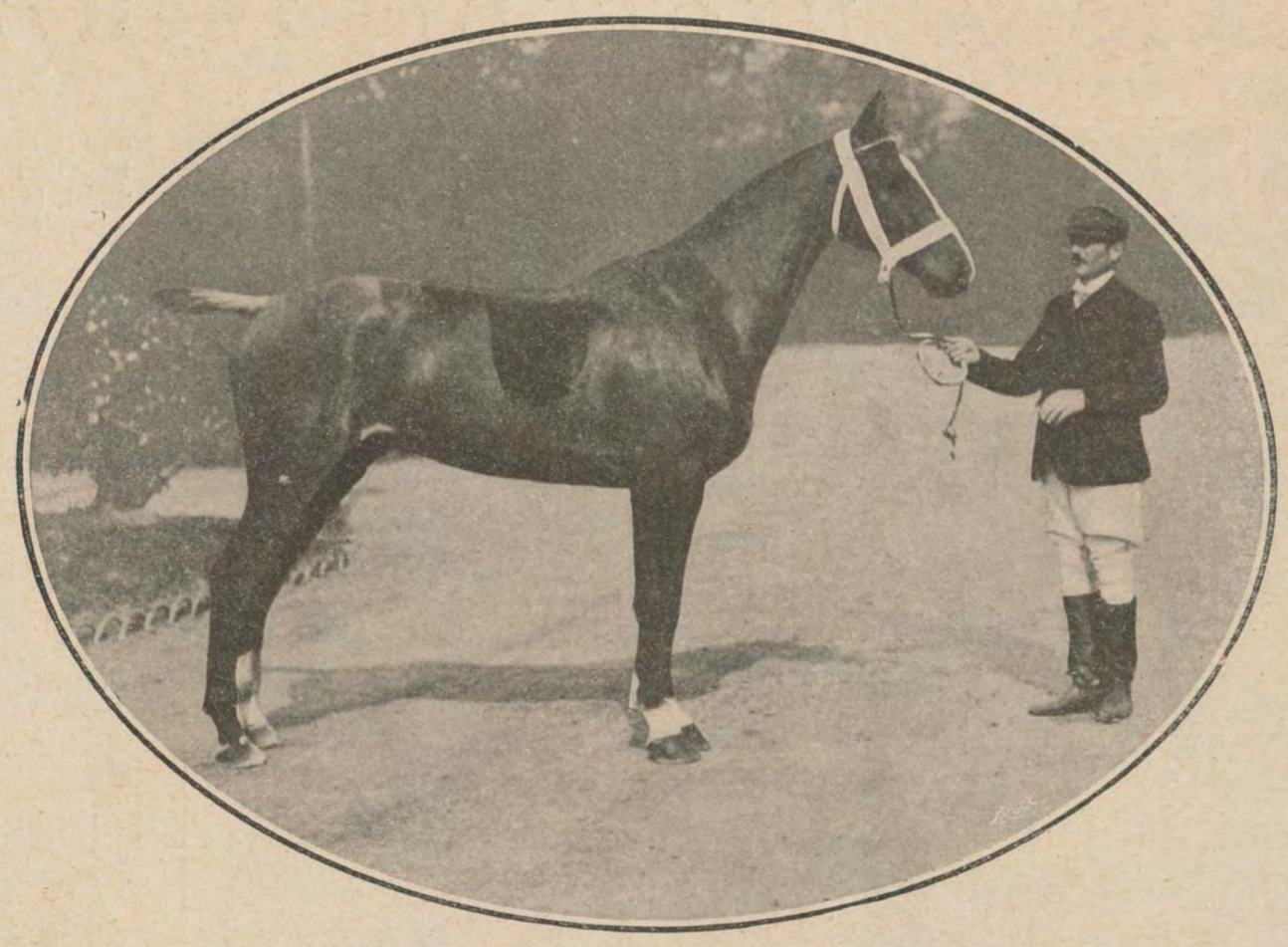
(1) Voir les nos 443 à 446.

La classe des chevaux de taille inférieure à 1 m. 55 n'a pas été la meilleure des trois : 16 chevaux de 4 ans et 19 chevaux de 5 et 6 ans y avaient été engagés.

Le Prix extraordinaire a été décerné à *Désespoir*, 4 ans, bai rouanné, né en Saône-et Loire, appartenant à M. Pacaud et présenté par l'Ecole de Dressage de Charolles. Bien fait, avec une bonne partie d'encolure, il est bien dans le modèle du cheval de selle de demi-sang, pouvant porter facilement le poids correspondant à sa taille.

Très énergique, l'action suffisamment allongée, Désespoir est un animal auquel on ne saurait reprocher grand' chose.

Le premier prix de la 1re division a été remporté par *Egaux*, joli cheval alezan anglo-arabe, aux actions coulantes et faciles, né et élevé chez M. de Belabre, dans la Haute-Vienne, et présenté par l'Ecole de dressage de Limoges.



Désespoir

A M. Pierre Chevalier. Prix Extraordinaire. Chevaux de selle, 7e classe.

Le premier prix de la 2e division a été pour *Baron*, cheval bai foncé, fils d'un étalon de pur-sang, mais d'un modèle plutôt de cheval de buggy ; l'élégance de ses allures, ses qualités de conformation, son degré de sang et en même temps la facilité avec laquelle il portait son cavalier, l'ont fait préférer à juste titre à ses concurrents.

En somme, dans cette classe, plus de chevaux aptes au harnais qu'à la selle.

Ce n'est pas non plus dans la première division de la troisième classe, chevaux de 4 ans de 1 m. 55 à 1 m. 58, qu'il nous était réservé de voir les plus beaux animaux, mais bien dans la deuxième division de la troisième classe, pour chevaux de la même taille, mais de 5 et 6 ans, Aussi le prix extraordinaire a-t-il été réservé à un ravissant cheval alezan anglo-arabe, *Meilhard*, né à Meilhard, dans la Corrèze, et élevé par M. Desplacer, présenté par l'Ecole de Limoges.

Longue encolure, dessus bien suivi, membres bien dirigés, gracieux port de queue, actions allongées, élégantes et faciles, souple et maniable, allant et sage, tels sont les caractères de ce bel animal, qui peut être un ravissant cheval de femme, un excellent hack, un brillant cheval de chef et dont on ferait facilement un des plus brillants chevaux de haute Ecole.

Vermouth

A M. François Blot, gagnant du Prix des Ecoles.

Ibérie

Montée par M. Godchau, capitaine instructeur à l'école de Fontainebleau, gagnant du Prix des Veneurs.

Dans la deuxième division, ce cheval était suivi de deux juments de la circonscription de l'Ouest, toutes les deux présentées par l'Ecole de dressage de Nantes.

Ces deux juments, parfaitement dressées, d'un caractère calme, d'une allure régulière et qui déjà avaient été primées au concours de chevaux de selle de Nantes, ont fait honneur aux élevenrs et aux directeurs de Ecole de dressage qui les ont présentées.

Le premier prix de la première division a été décerné à une jolie jument bai brun bien régulière dans sa conformation, *Dépêche*, née à Fontenay-sur-Orne, présentée par l'Ecole de dressage de Caen.

Tout l'éclat de la présentation était réservé à la classe des grands chevaux, qui formait deux beaux lots de chevaux de selle.

Le prix extraordinaire a été décerné à *Carmen*, magnifique jument bai, appartenant à M. Godefroy, au château d'Uroux (Orne), et présentée par l'Ecole de dressage de Caen.

D'une belle charpente, à encolure bien sortie, d'une robe très plaisante, pleine de sang, légère et cadencée dans ses allures, fille de Lagrange, un cheval de pur sang de grande classe, Carmen est une jument de selle sérieuse, élégante et distinguée, qui fera honneur à son cavalier, en lui rendant tous les services qu'il est en droit d'attendre d'un cheval de selle complet.

Dépêche, belle jument bai brun foncé, née à Fontenay-sur-Orne, chez M. Godefroy, élevée par lui et présentée par l'Ecole de Caen, a remporté le 1er prix dans la division sur chevaux de 4 ans.

Fille de Rêve, ex *Bilma*, belle jument alezan aux hanches larges, à la poitrine profonde, aux actions longues et puissantes, mais manquant un peu d'état, a remporté le premier prix dans la division des chevaux de 5 et 6 ans. Elle appartient à M. Beausil dont le nom et connu dans les annales des grandes victoires hippiques et a été remarquablement bien présenté par lui.

Si nous nous reportons aux années précédentes, nous pourrons constater que les chevaux de selle présentés au Concours de Paris sont, non seulement plus nombreux en 1907, mais aussi d'un modèle et d'une qualité supérieurs.

Nous pouvons donc affirmer que, non seulement l'élevage devra, à l'avenir, porter ses efforts sur la production du cheval de selle, mais qu'il est déjà entré dans cette voie.

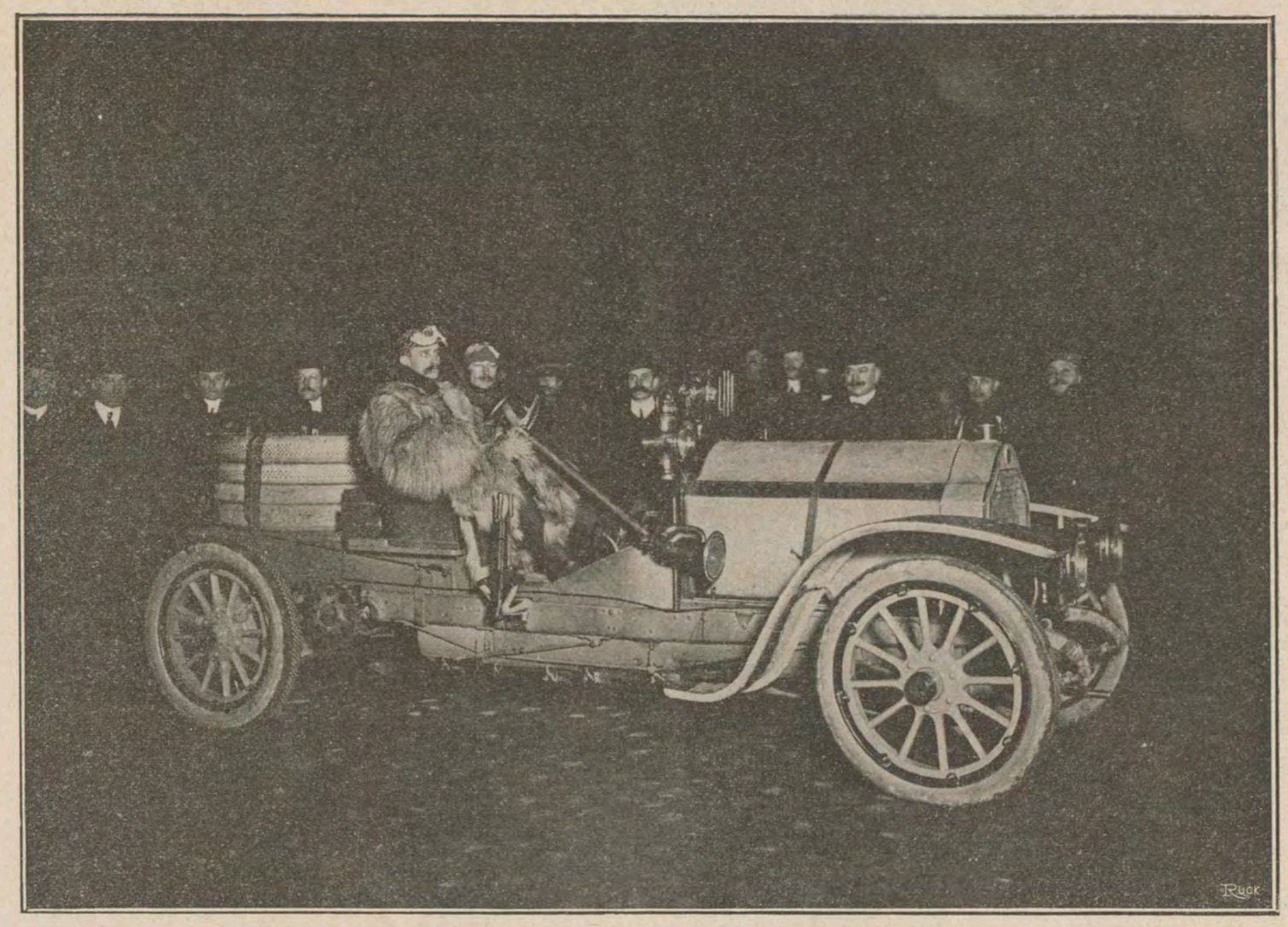
Ce résultat, est en partie, dû à la Société Hippique Française, qui, outre les sommes assez importantes qu'elle attribue à cette branche de l'élevage, avantage, dans les épreuves sur les obstacles, les chevaux nés et élevés en France. C'est ainsi qu'elle a créé le Prix des Ecoles et le Prix de l'Elevage, et que, dans d'autres épreuves, ces mêmes chevaux ont moins d'obstacles à franchir.

Ces encouragements sont-ils suffisants pour amener un résultat prompt et sensible? Nous ne le croyons pas : car les sommes allouées sont relativement restreintes, et s'adressent aux produits et non aux reproducteurs.

En encourageant les reproducteurs, on obtiendrait immédiatement bien mieux. On doit se baser sur ce principe, que l'exercice du saut d'obstacles est celui qui, par excellence, exige pour y réussir les qualités essentielles du cheval de selle. La preuve n'en est plus à faire.

MARQUIS DE MAULÉON.

DE PARIS A NICE EN 16 HEURES



Au départ, à la porte de Choisy, 2 heures du matin.

Sur sa voiture Lorraine-Dietrich, *munie des pneumatiques et des jantes amovibles* Michelin, *Sorel acouvert la distance Paris-Nice, 977 kilom. en 16 h. 15 minutes.*

Partir de Paris en voiture au lever de l'aurore et arriver à Nice avant l'heure du dîner, tel est le tour de force que vient d'accomplir Sorel, le triomphateur de la Coupe des Pyrénées en 1905.

A 1 heure et demie du matin, la 60-chevaux Lorraine-Dietrich, une voiture du type commercial, vendue d'ailleurs à un riche Américain, était à la porte de Choisy. Là elle fut plombée par les soins de M. Riguelle, chronométreur de l'A. C. F., qui lui donna le départ à 2 heures précises. A 9 h. 27 exactement, Sorel faisait son entrée au garage Dietrich à Lyon. A 2 h. 30 de l'après-midi, il était à Aix, et à 6 h. 15 il passait à Nice devant l'autre chronométreur M. Audistère.

Les 977 kilomètres étaient ainsi couverts en 16 h. 15, après 1 h. 10 d'arrêts pour ravitaillement: 15 minutes à Avallon, 35 à Lyon, 15 à Orange et 5 à Fréjus. C'est la plus longue étape couverte sans arrêt.

Il faut ajouter que Sorel, qui est un conducteur prudent, n'a eu aucun incident, qu'il n'a pas écrasé une poule, et qu'il n'a pas risqué une fois la contravention, ayant traversé les 131 localités du parcours à allure modérée.

Il faut reconnaître qu'il a été favorisé par le temps et par la veine, ses Michelin n'ayant pas eu une crevaison, et n'ayant rencontré que quatre passages à niveau fermés sur trente-sept.

Cette performance n'en consacre pas moins, s'il en était besoin, la régularité de marche admirable de la Lorraine-Dietrich. J. B.

NOTES DE LA SEMAINE

Les défaites de la semaine ✦ My Pet et Maintenon ✦ Les épreuves de demain ✦ Le cinquantième Biennal ✦ Les concurrents de la Coupe

On peut dire que la semaine dernière nous a fait assister au véritable krack des cracks. Nous avons vu successivement les défaites de Calomel dans le Prix Citronelle, de Pernod dans le Prix Eugène Adam, de My Pet dans le Prix Hocquart et de Maintenon dans le quarante-neuvième Biennal. Ces deux dernières ont suffi à remplir la journée de dimanche dernier, qu'elles marqueront d'un souvenir ineffaçable dans la mémoire des sportsmen.

Il me semble qu'il ne faut pas s'exagérer la portée de la course de Maintenon; elle ne constitue pas une déchéance, mais plutôt une défaillance qui peut invoquer de nombreuses excuses. D'abord le crack de 1906 paraissait avoir été plutôt entraîné sur la distance de 2.000 mètres qu'il venait de couvrir deux fois victorieusement; ensuite il avait eu l'avant-veille à fournir, dans le Prix Eugène Adam, un effort très rude, dont les effets ont pu se faire sentir à un si court intervalle; enfin, la physionomie de la course permet de conclure qu'il a eu de beaucoup la partie la plus dure et que la tactique employée avec lui n'a peut-être pas été très heureuse. Il a été maintenu en seconde position derrière Ris Orangis, qui a forcé l'allure dès qu'il a voulu la dépasser. Maintenon a dû lutter avec lui pendant toute la descente de Boulogne ; si bien que Quérido s'est présenté beaucoup plus frais à la distance. Il est juste de dire que ce dernier avait été amené dans un état de préparation absolument remarquable et qu'il semble retrouver toute la qualité dont il avait fait preuve au début de l'an dernier. Toutes ces considérations doivent nous amener à faire crédit à Maintenon, qui pourra, dans le Prix Raimbow donner ses preuves sur la distance; pour ma part, je me refuse à croire que son père Le Sagittaire ne lui ait pas légué cette aptitude qui a été jusqu'ici l'apanage de sa glorieuse lignée. Rappelons-nous du reste que sur les 3.000 mètres du Prix Royal Oak, le cheval de M. Vanderbilt a battu Brisecœur et Narvaez. L'enseignement du Biennal est peut être qu'il vaut mieux le laisser aller dans son action et briser par la puissance de son mécanisme la résistance de ses adversaires.

La défaite de My Pet a été plus dure à enregistrer. Sur la foi de ses performances de deux ans, on se plaisait à voir en lui l'un des représentants les plus autorisés de sa génération. Il faut en rabattre. Et cependant, peut-on en vouloir à ce fils de Perth et de My Mary, dont les origines semblaient être une garantie de flyer, de n'avoir pas triomphé sur les 2.400 mètres du Prix Hocquart, que la valeur des concurrents transforme à ce moment de l'année en une véritable épreuve de fond?

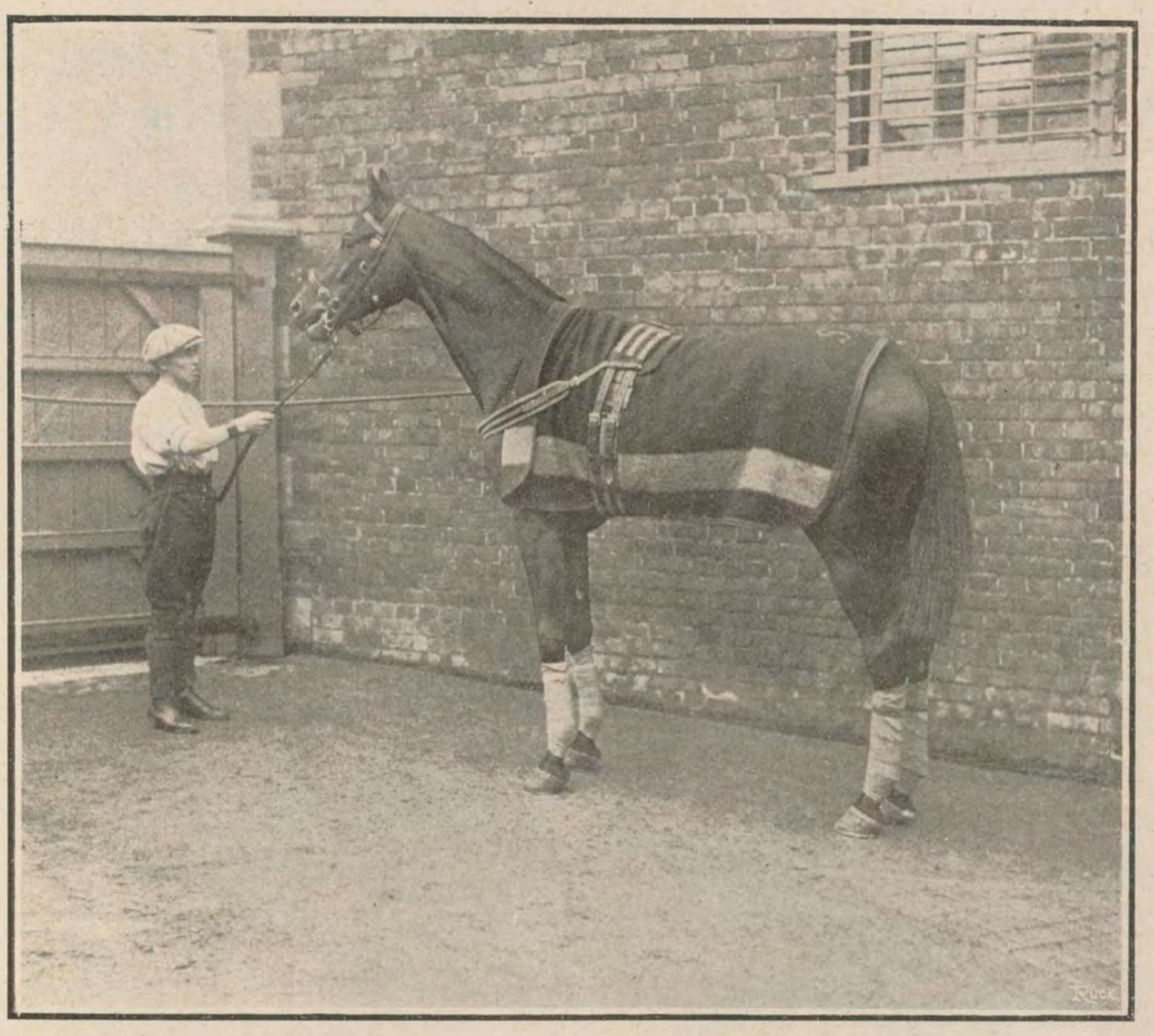
Nous voici, du même coup, rejetés dans ces transes impatientes qui accompagnent chaque année la réapparition des trois ans.

J'avoue, du reste, que cette année notre patience semble devoir être soumise à une rude épreuve. Voyons cependant si la journée de dimanche prochain pourra nous apporter quelques nouvelles données. Elle comprend deux courses importantes : le Biennal et la Coupe.

Le 50e Biennal 1907-1908 a réuni 104 engagements. En ces dernières années il a été souvent remporté par un bon cheval, puisque, parmi les noms de ses vainqueurs, on trouve Holocauste, Codoman, Caïus, Fifre II, Génial et Prestige. Espérons que cette année il nous tirera de l'inconnu ou de la médiocrité dans laquelle nous nous débattons. Les forfaits ne sont pas encore déclarés, mais, même en leur faisant une large part, il semble qu'ils laisseront en présence de sérieux éléments d'intérêt. Peut-être y verrons-nous les débuts de Monsieur Bergeret, le demi-frère de Maintenon et d'Idlebury ou de Passeur, pour lesquels de beaux engagements ont été faits récemment. On peut y souhaiter aussi les rentrées de Myram, de Prince d'Orange, de Second Light et d'Anémone sur lesquels leurs performances de l'an dernier attirent l'attention. Pitti, Jasmin, Dihor, Péroraison et Orion pourront justifier les espoirs qu'ils ont fait naître. Mentionnons aussi Bon, dont on dit beaucoup de bien, et Merci, dont la course dans le Prix Juigné a été très remarquée. Enfin Calomel devra nous y apporter la preuve contraire de sa course du Prix Citronelle.

D'après ses conditions et d'après sa situation sur le programme, la Coupe devrait être le véritable critérium du début de la saison entre les trois ans et leurs aînés. Et cependant il n'en est rien : c'est le Prix Eugène Adam qui semble avoir accaparé ce caractère. Certes, la différence de l'allocation peut à elle seule expliquer ce phénomène, puisqu'elle varie du simple au double, y compris l'objet d'art de la Coupe. Mais je crois que cela ne suffit pas et qu'il faut surtout tenir compte de la distance; les 3.000 mètres de la Coupe semblent être particulièrement meurtriers pour les trois ans qui osent affronter cette épreuve. Dans la suite ils se remettent difficilement de l'effort peut-être prématuré qu'ils ont eu à soutenir. Un cheval pourtant y a triomphé à 3 et à 4 ans ; c'était Lutin. Il semble du reste que les propriétaires n'ont pas laissé échapper cette caractéristique de l'épreuve, puisque, parmi les 36 engagements faits le 2 avril, on ne trouve que 11 trois ans, parmi lesquels Sosthène, Ascalon, Claudia, Zara et Epine Vinette. La course se passera donc probablement entre les chevaux âgés. Nous retrouvons les concurrents du Prix Lutin, Brisecœur, Antinoüs, Luzerne et Marsan, auxquels pourront venir se joindre Monsieur Périchon, Ris Orangis, Ganelon II et enfin Quérido, le triomphateur du moment. Les éléments sont suffisants pour nous permettre la perspective d'une belle lutte. Boiard.

Autour des Sports



Un pur sang impérial.

Hammurabi, ch. al. 4 ans, appartenant au tzar, qui est engagé dans la Coupe d'Or d'Ascot.

Avantages aux Abonnés

1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30) ;

2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;

3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0 ;

4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés ;

5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état, avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires ;

6° Nos abonnés ne paient leurs 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 fr.

7° Ils reçoivent gratuitement les numéros exceptionnels ;

8° Ils bénéficient d'une remise de 10 0/0 sur le tarif de la *Photographie Femina* et sur ceux des spectacles, expositions, conférences, etc., qui seront donnés dans notre *Théâtre* et notre *Galerie* des Champs-Elysées.

9° Ils ont droit à une des primes suivantes :

UN VOLUME FEMINA, élégamment broché (valeur 12 fr.), 2.500 gravures.

DEUX VOLUMES JE SAIS TOUT (2e et 3e semestres brochés, valeur 12 fr.). Le plus beau magazine du monde entier, 150.000 lignes de texte, 3.500 gravures.

UN VOLUME VIE AU GRAND AIR, 26 numéros élégamment brochés (valeur, 12 fr.), 2.000 gravures.

DEUX VOLUMES MUSICA, 1 volume texte, 1 volume musique 96 morceaux de musique, — élégamment brochés (valeur, 12 fr.).

UN VOLUME JOIE DES ENFANTS, élégamment broché (valeur 12 fr.) 5e année, 3.500 gravures.

UN VOLUME PETIT MAGAZINE DE LA JEUNESSE, élégamment broché (valeur 12 fr.).

Pour recevoir ces primes franco, envoyer 1 fr. 50 pour Paris et les Départements, et 4 francs pour l'Etranger.

Photographie — FEMINA — **BON** de réduction de 5 0/0 — sur les tarifs —

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Nous avons dit dans le dernier numéro de la *Vie au Grand Air* que la crise de New-York, causée par la baisse des Chemins de fer américains, pouvait être considérée comme finie et que les actions de ces chemins allaient certainement remonter, ainsi que l'affirmait la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* dans son numéro du 30 mars.

Remarquez la différence des dates, elle est des plus importantes. La *Revue Internationale* ne parle pas à la légère ; ce qu'elle pouvait publier le 30 mars, c'est-à-dire au moment le plus aigu de la crise, la *Vie au Grand Air* ne pouvait le publier que le 13 avril. Cela prouve aux abonnés de ce journal qui s'intéressent à nos causeries financières qu'ils ont le plus grand intérêt à lire la *Revue Internationale.*

Depuis le 30 mars, les cours des Chemins Américains se raffermissent, en effet, et ceux de nos clients qui ont vendu fin janvier, sur nos conseils, ont pu racheter dans les premiers jours d'avril avec un gros bénéfice.

La crise, qui a surtout affecté les Chemins de fer à New-York, a particulièrement touché, à Paris, le *Rio Tinto* et les valeurs de cuivre. Là encore, nous l'avons prévue, et nous avons conseillé la réalisation des titres métalliques au bon moment. Maintenant, il faut tâcher de voir clair dans cette crise du cuivre, où nous sommes dominés par les opérations des Américains.

La tonne de cuivre, partie, il y a plus de deux ans, du cours de 52 livres sterling, a fait au plus haut 110 livres et se tient depuis quelques jours, entre 95 et 100 livres. Le *Rio* a suivi. Il a atteint un instant 2.760 francs, et il est retombé d'un peu plus de 500 francs.

Quels seront les cours probables du cuivre pendant le reste de l'année ? C'est ce que tous les financiers d'Europe s'ingénient à deviner, en s'avouant qu'en cette matière, les Américains sont les maîtres.

Le grand argument en faveur de la baisse précipitée, c'est la révélation possible d'un gros stock de cuivre caché. Pour qu'une révélation semblable ait un effet sérieux sur les cours du métal, il faudrait que le stock caché fût au moins de 25.000 à 30.000 tonnes ; et comme tout le monde est intéressé à en connaître l'existence, nous estimons qu'une pareille dissimulation est des plus difficiles, pour ne pas dire impossible.

Un Américain très au courant des mœurs des Trustmen, auquel nous demandions comment on pourrait cacher un stock aussi important, nous a répondu : « Il n'y a qu'un moyen sûr et relativement peu coûteux ; il a déjà été employé pour les blés et il consiste à embarquer le stock sur de grands voiliers et à lui faire faire le tour du monde aussi longtemps que c'est utile. Les voiliers ne touchent à aucun port important, ils se ravitaillent dans des stations inconues où ils trouvent des instructions pour la suite de leur voyage. »

Est-ce vraiment sérieux ? Pourrait-on, depuis deux ans, employer un semblable moyen ? Quand on l'a tenté sur les blés, le secret a été percé à jour en deux mois et l'accapareur a été presque ruiné. Nous ne croyons pas au stock caché du cuivre.

Mais nous croyons aux mines nouvelles qui s'ouvrent. Bien que d'importances médiocres, si on compare leurs rendements aux mines américaines, elles finiront par produire un chiffre de tonnes qui équilibrera la consommation et, pour finir par une appréciation précise, nous pensons que le prix du cuivre se fixera entre 80 et 90 livres.

Les hommes les plus compétents en la matière ne s'intéressent à l'achat d'une mine que si le prix de revient la rend payante sur le cours de vente de 50 à 60 livres. C'est une indication.

La crise a montré l'importance des valeurs métalliques sur les fortunes de tous les capitalistes. Dans nos causeries de la *Vie au Grand Air* et surtout dans la *Revue Internationale* nous avons prouvé notre compétence et la sûreté de nos prévisions. Nous mettons nos documents et nos renseignements au service de nos lecteurs.

PETITE CORRESPONDANCE

J. L., Chantilly. — *L'action* Société Industrielle Franco-Canadienne *sera certainement cotée sous peu à la Bourse de Paris. La Société est française, constituée à Paris avec des capitaux français. Nous vous adressons tous les documents.*

Dans le groupe métallurgique, nos préférences vont aux Forges du Nord et de l'Est *et à* Commentry. Longwy *aussi est très sûr. Rien n'est sorti.*

M. M., 44. — *Le portefeuille dont vous nous donnez la liste a deux grands défauts : trop de mines d'or et trop de titres à lots. Il a été choisi avec la préoccupation de trouver la bonne chance. C'est l'opposé d'un portefeuille sérieux ; cependant, si les mines d'or sont achetées récemment, aux cours les plus bas, on peut en conserver beaucoup. Quant aux titres à lots, il faut les vendre tous, sauf un, celui qui peut gagner le plus gros lot. Votre chance est la même avec un lot qu'avec cent. Placez tout l'argent réalisé en obligations sûres donnant de 4 1/4 à 5 0/0.* Union des Tramways 4 0/0 *très avantageuses aux cours actuels.* Tramways et Force Electrique 5 0/0 Puebla *ou* Mexico *ou* Rio-de-Janeiro. *Vous trouverez des détails précis sur ces valeurs dans la* Revue Internationale. *Si vous voulez recevoir des documents, donnez-nous une adresse.*

J. P., à Bordeaux. — *L'exportation de l'argent enrichit tout autant que l'exportation des marchandises ; vos compatriotes en savent quelque chose et l'article que vous citez est un tissu d'erreurs. La meilleure valeur française restera le* 3 0/0, *avec ou sans l'impôt sur le revenu. Quant aux mesures d'inquisition de la loi, elles sont indépendantes de la valeur des titres et ne seront probablement pas votées, telles que. Prenez alors du* Japonais 5 0/0 Intérieur 1901-1902.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.

A. VÉDRINE et Cie

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.000.000 DE FRANCS

7, Quai de Seine, COURBEVOIE, près Paris

EXPOSITIONS :
LIÈGE 1905 : Médaille d'Or
MILAN 1906 : Dipl. d'Honneur
MARSEILLE 1906 : H.-Concours
Membre du Jury.

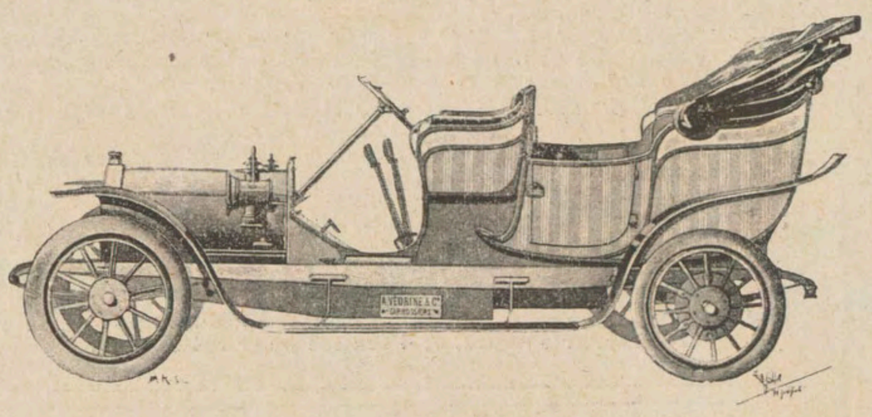
USINES à :

COURBEVOIE
7, Quai de Seine
TÉLÉPHONE **562-62 et 519-83**

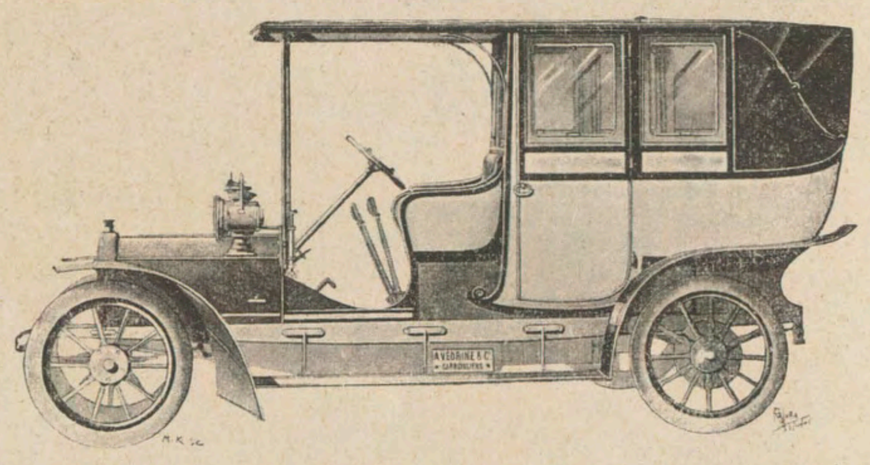
BAPEAUME-les-ROUEN
(Seine-Inférieure)
TÉLÉPHONE **936-Rouen**

EXPOSITIONS :
LIÈGE 1905 : Médaille d'Or
MILAN 1906 : Dipl. d'Honneur
MARSEILLE 1906 : H.-Concours
Membre du Jury.

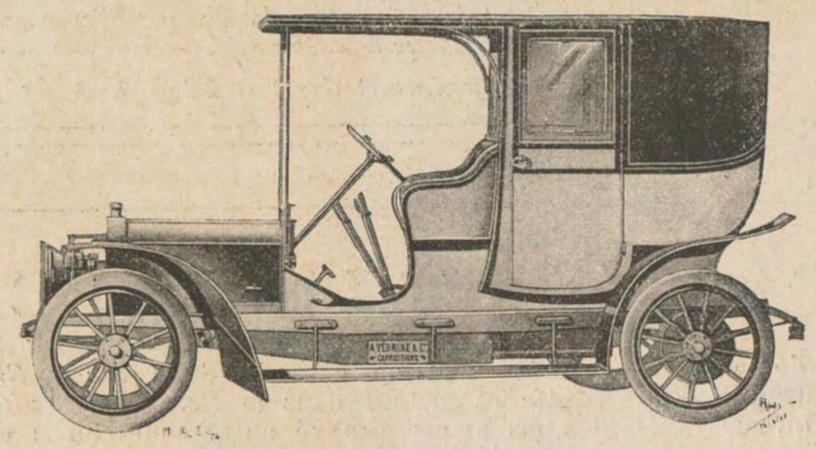
QUELQUES MODÈLES DE LUXE



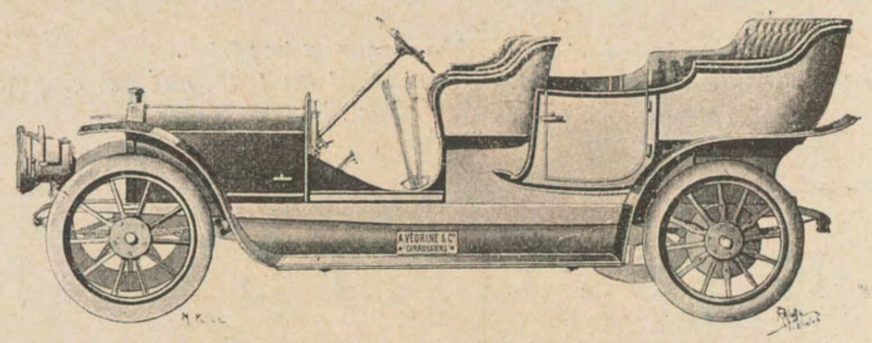
PHAËTON-MYLORD



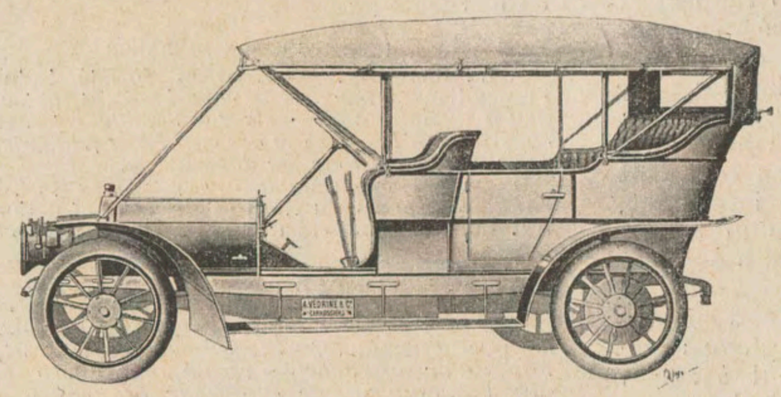
LANDAULET-LIMOUSINE



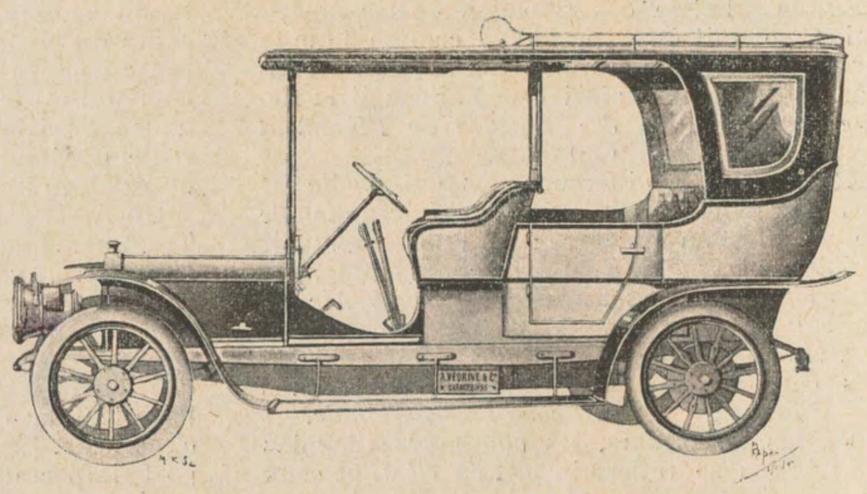
COUPÉ



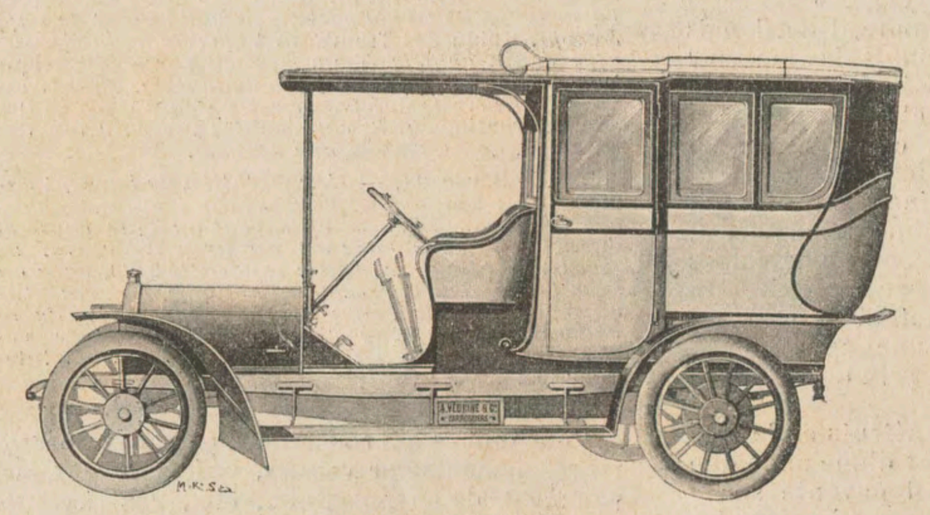
PHAËTON



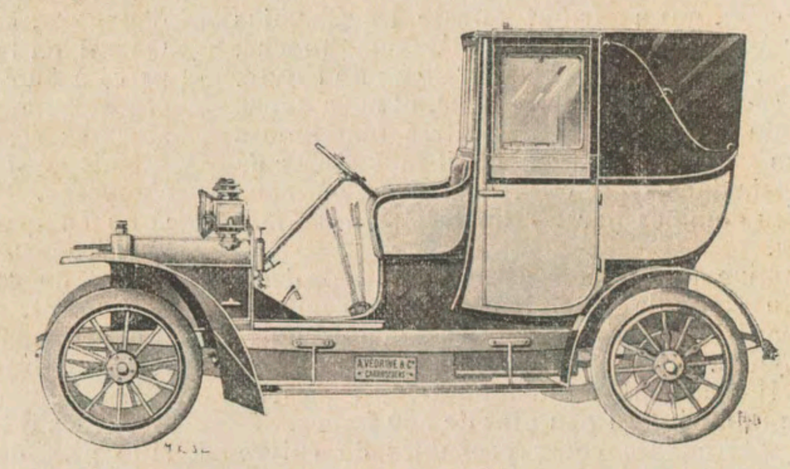
PHAËTON TULIPE AVEC CAPOTE



DEMI-LIMOUSINE-CAB



LIMOUSINE



LANDAULET

Les Usines A. VÉDRINE et CIE sont les plus importantes
Usines de Carrosserie Automobile de Luxe du Monde entier